

MARINHA DO BRASIL
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
MESTRADO PROFISSIONAL EM ESTUDOS MARÍTIMOS

VINÍCIUS QUEIROZ DE OLIVEIRA

O AFUNDAMENTO DOS EX-NAVIOS MERCANTES “RECIFE STAR” E “JARI STAR” EM
ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS: LIÇÕES APRENDIDAS.

Rio de Janeiro

2022

Vinicius Queiroz de Oliveira

O Afundamento dos Ex-navios Mercantes “RECIFE STAR” e “JARI STAR” em Águas
Jurisdicionais Brasileiras: Lições Aprendidas

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado
Profissional em Estudos Marítimos da Escola
de Guerra Naval, como requisito parcial à
obtenção do grau de Mestre em Estudos
Marítimos.

Área de concentração: Defesa, Governança e
Segurança Marítimas.

Orientador: Dr. André Panno Beirão

Rio de Janeiro

2022

O48 Oliveira, Vinicius Queiroz de

O afundamento dos ex-navios mercantes “recife star” e “jari star” em águas jurisdicionais brasileiras : lições aprendidas / Vinicius Queiroz de Oliveira. Rio de Janeiro, 2022.

189 f. : il.

Dissertação (Mestrado) - Escola de Guerra Naval, Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM), 2022.

Orientador: André Panno Beirão.

Bibliografia: f. 139-156 f.

1. Abandono de embarcações – Águas jurisdicionais brasileiras.
2. Direito marítimo. 3. Embarcações – Legislação. I. Escola de Guerra Naval (Brasil). II. Título.

CDD 623.89

Vinicius Queiroz de Oliveira

O Afundamento dos Ex-navios Mercantes “RECIFE STAR” e “JARI STAR” em Águas
Jurisdicionais Brasileiras: Lições Aprendidas

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado
Profissional em Estudos Marítimos da Escola
de Guerra Naval, como requisito parcial à
obtenção do grau de Mestre em Estudos
Marítimos.

Área de concentração: Defesa, Governança e
Segurança Marítimas.

Aprovada em 31 de outubro de 2022.

Banca Examinadora

Prof.^a Dr.^a. Lidiane Moura Lopes (Membro Externo)
Doutora do Centro Universitário Estácio (Ceará)

Prof. Dr. André Panno Beirão (Orientador)
Doutor da Escola de Guerra Naval / PPGEM.

Prof. Dr. Tiago V. Zanella - PPGEM/EGN
Doutor da Escola de Guerra Naval / PPGEM.

À Deus, aos meus pais, à minha família e aos verdadeiros amigos.

AGRADECIMENTOS

Meus agradecimentos são dedicados, primeiramente à Deus, o criador de todas as coisas, por permitir vivenciar tão grande desafio em minha vida, em meio a não poucos obstáculos, como no período de pandemia em nosso país, cujo auge sobreveio nos anos de 2019 e 2020. Também à minha família, que sempre procurou me apoiar, mesmo diante da escassez de tempo para dedicar-me ao nosso convívio diário. À Escola de Guerra Naval, por meio de seu corpo docente, que me proporcionou inestimável conhecimento sobre os assuntos marítimos, durante as aulas ministradas no Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM), bem como o devido suporte bibliográfico que contribuíram, decisivamente, para a execução desta dissertação.

Meus agradecimentos ao grande Chefe Naval, Almirante de Esquadra Marcelo Francisco Campos, que no cargo de Diretor-Geral de Navegação no ano de 2019, que acreditou na minha jornada antes, durante e depois do processo seletivo para o ingresso no PPGEM, proporcionando a dose certa de motivação para o prosseguimento dessa laboriosa caminhada.

Ao professor Dr. André Panno Beirão, meu orientador, ao professor Dr. Rafael Zelesco e professor Dr. Tiago Zanella, exemplos de conhecimento acadêmico, meus agradecimentos pelas conversas antes, durante e após a pesquisa auxiliando-me na busca da clareza das ideias, visualizando detalhes, sem os quais não coroariam o sucesso desse trabalho.

De igual modo agradeço ao Comandante Malizia, da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ) e ao Comandante Reis, da Diretoria-Geral de Navegação (DGN), por me ajudarem no acesso aos inúmeros documentos que vieram a constituir a base das análises da pesquisa.

Por fim, aos amigos do PPGEM, que sempre ajudaram nas tarefas das aulas, bem como nos alertas quanto às obrigações acadêmicas, que possibilitaram a orientação de minha singradura a um porto seguro para os próximos semestres letivos. Aos amigos do cotidiano, que me presentearam com momentos de descontração, que garantiram um refrigério mental para a duro trabalho diário. A todos, os meus sinceros agradecimentos!

“...não se glorie o sábio na sua sabedoria, nem o forte, na sua força, nem o rico, nas suas riquezas; mas o que se gloriar, glorie-se nisto: em Me conhecer...”

Jr 9,23b.24a

RESUMO

A presente dissertação objetivou apresentar as singularidades do combate ao abandono de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras (AJB). Por intermédio da pesquisa descritiva e explanatória, foram identificadas e analisadas as medidas administrativas preventivas adotadas pelo Poder Público para a mitigação das ameaças no exemplo selecionado do abandono dos ex-navios RECIFE STAR e JARI STAR, no ano de 2016. Assim, os eventos ocorridos no referido exemplo, revelaram falhas e lacunas que expuseram as vulnerabilidades do combate ao abandono de embarcações no Brasil. Os ex-navios mercantes afundaram em decorrência da inércia do proprietário estrangeiro em cumprir as medidas legais referentes à segurança da navegação e de assistência e salvamento de embarcações. A hipótese inicial era de que o abandono decorreu pelo somatório de falhas operacionais e financeiros, assim como de lacunas legais. No entanto, além desses aspectos, a pesquisa constatou, como fator predominante, as vulnerabilidades procedimentais adotada pelos órgãos envolvidos. Com base nessas análises, a prática do abandono de embarcações, que constitui uma espécie de ameaça à segurança marítima, com potencial perigo ao meio ambiente marinho e ao tráfego aquaviário, necessitava de uma padronização de medidas administrativas à disposição da Administração Pública, bem como outras medidas acessórias para o sucesso ao seu combate. Por meio de coleta e análise de dados documentais particulares e oficiais, bibliografias e decisões judiciais, foi possível determinar as principais falhas e lacunas procedimentais e legais, culminando na elaboração de um fluxograma de procedimento padrão básico, com o fim de aperfeiçoar e otimizar as ações de mitigação das ameaças, pelo Poder Público, aos casos análogos.

Palavras-chave: Abandono de embarcações. Direito Internacional do Mar. Legislação interna. Procedimentos.

ABSTRACT

This dissertation aimed to present the singularities of combating the ship abandonment in Brazilian Jurisdictional Waters (BJW). Through descriptive and explanatory research, the preventive administrative measures adopted by the Government to mitigate threats in the selected example of the ship abandonment of the RECIFE STAR and JARI STAR, in 2016, were identified and analyzed. Thus, the events occurred in the example revealed flaws and gaps that exposed the vulnerabilities of combating the ship abandonment in Brazil. The former merchant ships sank as a result of the foreign owner's inertia in complying with the legal measures regarding navigation safety and assistance and rescue of vessels. The initial hypothesis was that the abandonment was due to the sum of operational and financial failures, as well as legal gaps. However, in addition to these aspects, the research found, as a predominant factor, the procedural vulnerabilities adopted by the involved agencies. Based on these analyses, the practice of ship abandoning, which constitutes a kind of threat to maritime safety, with potential danger to the marine environment and waterway traffic, required a standardization of administrative measures available to the Government, as well as other accessory measures for the success of its combat. Through the collection and analysis of private and official documentary data, bibliographies and judicial decisions, it was possible to determine the main procedural and legal flaws and gaps, culminating in the elaboration of a basic standard procedure flowchart, in order to improve and optimize the actions threat mitigation, by the Government, to similar cases.

Keywords: Ship Abandonment. International Law of the Sea. Domestic legislation. Procedures.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AB	Arqueação Bruta
AGU	Advocacia-Geral da União
AI	Águas Interiores
AIS	Sistema de identificação automática
AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
AMB	Autoridade Marítima Brasileira
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNRJ	Base Naval do Rio de Janeiro
CAPEX	<i>Capital Expenditure</i>
CCA	Comando da Cena de Ação
CGB	Comissão de Gerenciamento de Projetos Especiais para a Bacia da Baía da Guanabara
CISMAR	Centro Integrado de Segurança Marítima
CLC/69	<i>International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969</i>
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COI	Comitê Olímpico Internacional
Com1ºDN	Comando do 1º Distrito Naval
ComConTraM	Comando do Controle do Tráfego Marítimo
ComOpNav	Comando de Operações Navais
COMPAAz	Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul
CPES	Capitania dos Portos do Espírito Santo
CPRJ	Capitania dos Portos do Rio de Janeiro
CTS	Cartão de Tripulação de Segurança
DE	Diretoria Especializada
DPF	Departamento de Polícia Federal
DPC	Diretoria de Portos e Costas
EMA	Estado-Maior da Armada
EMGEPRON	Empresa Gerencial de Projetos Navais
GEDEG	Grupo Executivo de Despoluição da Baía da Guanabara

IAFN	Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IT	Inscrição Temporária
LESTA	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
LOTM	Lei Orgânica do Tribunal Marítimo
MJSP	Ministério da Justiça e Segurança Pública
MN	Milha Náutica
MT	Mar Territorial
NaPaOc	Navio Patrulha Oceânico
NaPa	Navio Patrulha
NEPOM	Núcleo Especial de Polícia Marítima
NORMAM	Norma da Autoridade Marítima
ODG	Órgão de Direção Geral
ODS	Órgão de Direção Setorial
ONU	Organização das Nações Unidas
OPEX	<i>Operational Expenditure</i>
OPRC/90	<i>International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation, 1990</i>
PEM	Procuradoria Especial da Marinha
PL	Projeto de Lei
P&I	Protect an indemnity
RbAM	Rebocador de Alto Mar
RLESTA	Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
SALVAGE/89	<i>International Convention on Salvage, 1989</i>
SIMMAP	Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades do Petróleo
SISNAMA	Sistema Nacional do Meio Ambiente
SISTRAM	Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo
SSTA	Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário
STJ	Superior Tribunal de Justiça
STCW	<i>Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers</i>
TIDM	Tribunal Internacional do Direito do Mar

TM	Tribunal Marítimo
TRF2	Tribunal Regional da 2ª Região
TTPP	Termo de Transferência e Posse de Propriedade
VHF	<i>Very high Frequency</i>
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	15
2. ABANDONO DE EMBARCAÇÃO.....	23
2.1 Instrumentos jurídico-normativos aplicáveis ao abandono de embarcações.....	23
2.1.1 No plano internacional.....	25
2.1.2 O abandono de embarcações e leis internas brasileiras.....	30
2.1.2.1 Os espaços marítimos como bens da União e repartição de competências pela Constituição Federal.....	32
2.2 Abandono de embarcações e suas circunstâncias.....	35
2.2.1 Abandono de embarcações na condição de bem afundado, submerso, encalhado e perdido em águas sob jurisdição nacional.....	35
2.2.2 Abandono de embarcação no bojo do Salvamento Marítimo.....	42
2.2.3 Abandono de embarcação decorrente de inspeção naval.....	43
2.2.4 Abandono de embarcação e a prevenção da poluição ambiental.....	45
2.3 Poder de polícia.....	47
2.4 Órgãos Públicos responsáveis pela segurança marítima.....	49
2.4.1 – Autoridade Marítima (AM).....	49
2.4.2 Departamento de Polícia Federal (DPF).....	52
2.4.3 Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA).....	53
3. O AFUNDAMENTO DOS EX-NAVIOS “RECIFE STAR” E “JARI STAR”.....	55
3.1 Antecedentes.....	55
3.2 Processo de perdimento dos Navios Mercantes “RECIFE STAR” e “JARI STAR”.....	58
3.3 Leilão dos Navios Mercantes “RECIFE STAR” e “JARI STAR”.....	64
3.4 O incidente envolvendo o “RECIFE STAR” e o “JARI STAR”.....	68
3.4.1 Preparativos para a operação de reboque.....	68
3.4.2 O Plano de Reboque e início de sua execução.....	72
3.5 Das medidas administrativas preventivas realizadas pela CPRJ.....	77
3.6 Do Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN).....	92
3.7 Processo Administrativo no Tribunal Marítimo.....	94
3.8 Da medida judicial.....	97
3.9 Das medidas de assistência e salvamento de embarcação executadas pela MB.....	100
4. (IM)PREVISIBILIDADE NORMATIVA OU PROCEDIMENTAL E POSSÍVEIS SOLUÇÕES.....	110
4.1 Medidas procedimentais.....	110
4.1.1 Medidas administrativas anteriores à execução da faina de reboque.....	110
4.1.2 Medidas administrativas durante a execução da faina de reboque.....	118
4.1.2.1 Ex-navio mercante “RECIFE STAR”.....	121

4.1.2.2 Ex-navio mercante “JARI STAR”	123
4.2 Atuação do SALVAMAR SUESTE.....	125
4.3 Da garantia financeira.....	126
4.4 Medidas Judiciais.....	130
4.5 IAFN e processo no Tribunal Marítimo.....	132
5. CONCLUSÃO.....	134
REFERÊNCIAS.....	139
APÊNDICES.....	157
APÊNDICE I – CRONOLOGIA DOS PRINCIPAIS EVENTOS.....	158
APÊNDICE II – FLUXOGRAMA PROCEDIMENTAL.....	162
ANEXOS.....	163
ANEXO I - FIGURAS.....	164
ANEXO II – SENTENÇA DO JUÍZO DA 20ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO.....	171

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho que se pretende desenvolver tem estreita relação com os assuntos marítimos. Isto porque abordaremos e analisaremos questões afetas à segurança marítima,¹ quer seja nas dimensões da segurança nacional, do meio ambiente marinho, da economia azul² e da segurança humana, bem como assuntos de interesse do poder naval.

O objetivo principal do presente trabalho consiste, por meio da pesquisa descritiva, explicativa e explanatória identificar as espécies de medidas de mitigação que o Poder Público pode e deve utilizar em face de ameaças à segurança do tráfego, salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio, decorrentes do abandono de embarcações por parte de armador ou proprietário estrangeiro, nas águas jurisdicionais brasileiras (AJB), bem como analisar as circunstâncias que demandam tais medidas sob a ótica da legislação nacional, internacional, decisões judiciais e apoiado na doutrina, a fim de identificar e elaborar um processo decisório com as melhores medidas aplicáveis aos casos análogos.

Para a elaboração de um processo decisório eficaz, viável e aceitável, será adotado o método de abordagem hipotético-dedutivo e qualitativo, partindo da análise da hipótese decorrente do episódio do abandono e afundamento dos ex-navios³ “RECIFE STAR” e “JARI STAR”. Também será analisado como esse processo decisório atuará na proteção do tráfego marítimo, das atividades ligadas à Economia Azul, no contexto da segurança e da consciência situacional marítima. Somado a estas análises, também será estudado a interpretação quanto à legislação e a jurisprudência dos tribunais sobre os seus elementos constitutivos, com o fim de delimitar as ações prospectivas relativas à aplicação das medidas administrativas preventivas à segurança marítima nos casos de abandono de embarcações, por parte de armador ou proprietário estrangeiro, em AJB. À vista disso, serão percorridas as seguintes fases:

- Identificação das circunstâncias fáticas e jurídico-normativos que incrementam a

1 Cf. BUEGER, Christian; EDMUNDS, Timothy. Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies. *International Affairs*, Oxford, v. 93, n. 6, p.1293-1311, 11 set. 2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.1093/ia/iix174>. Disponível em: <https://academic.oup.com/ia/article/93/6/1293/4111108>. Acesso em: 07 Jul. 2020.

2 Economia Azul refere-se a todas as atividades econômicas relacionadas direta ou indiretamente com o mar.

3 A nomenclatura “ex-navios” foi escolhida com o intuito de destacar a fase de transição do estado de operabilidade para o estado de inoperabilidade dos navios RECIFE STAR e JARI STAR, onde passou para a condição de meros cascos.

probabilidade de abandono de embarcações ou bens de propriedade estrangeira nas águas jurisdicionais brasileiras (MT e ZEE), sob a vigência da CNUDM;

- Análise e interpretação da legislação que rege as ações a serem tomadas pelos órgãos públicos responsáveis pela neutralização das ameaças causadoras imediata insegurança marítima;

- Análise de eventuais decisões judiciais, bem como doutrina jurídica sobre a matéria ou similares com o fim de relacionar, esquematizar e demonstrar quais as ações legítimas e legais possíveis de serem utilizadas pelo poder público para neutralização dessas ameaças; e

- Elaboração de processo decisório baseado na identificação das circunstâncias que ocasionam o abandono de embarcações de propriedade estrangeira, nas águas AJB, bem como na identificação dos órgãos públicos responsáveis pela mitigação dessas ameaças e suas correspondentes atribuições.

Casos emblemáticos de abandono de embarcações no Brasil merecem destaque, como por exemplo, o abandono do Navio Mercante de bandeira Turca, “DÜDEN”, no ano de 2009, na área do 5º Distrito Naval. Na ocasião, o navio saiu do porto de Harcourt, na Nigéria com destino a cidade de Rosário, na Argentina, realizando abastecimento no porto de Tema, em Gana. No dia 22 de novembro de 2009, o navio sofreu um incêndio que atingiu a sua superestrutura, desde o convés principal até o último convés superior (tijupá). Então foi realizada a busca e salvamento, pela Fragata “BOSÍCIO” e um helicóptero, que resgatou vinte e dois tripulantes vivos e o corpo de um tripulante morto, cerca de 140 milhas náuticas da cidade de Tramandaí no Estado do Rio Grande do Sul. Em decorrência do acidente, a embarcação permaneceu a deriva até ser rebocado para o Porto Novo em Rio Grande – RS, em dezembro de 2009. O armador/proprietário manteve-se inerte frente as situações de emergência, informando, posteriormente, a falta de recursos financeiros para a adoção de medidas relativas ao navio.⁴

Recentemente, ainda no ano de 2021, outro caso de possível abandono de embarcação começa a ter relevo. É o caso do navio de carga geral de bandeira do Panamá, “SRAKANE”, atracado no porto de Santos-SP, onde sua tripulação fora abandonada, porém repatriada graças à intervenção de Auditores-Fiscais do trabalho.⁵ No presente momento, a Marinha do Brasil trabalha

4 MARINHA DO BRASIL. DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. Relatório de Investigação de Segurança Marítima. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/duden.pdf>. Acesso em 11 Nov. 2021.

5 VAZ, Dâmares. SP: Tripulação abandonada em navio no Porto de Santos é repatriada, após intervenção da Inspeção do Trabalho. Site da SINAIT - SINDICATO NACIONAL DOS AUDITORES FISCAIS DO

para manter um contato com o Estado da Bandeira para que tome as providências cabíveis, em conformidade com o artigo 94, § 6º da CNUDM, como, por exemplo, a instauração de um inquérito administrativo ou outro processo apuratório, de acordo com as leis internas do Estado de Bandeira.⁶ Assim como a Capitania dos Portos de São Paulo está atuando para notificar os respectivos proprietários/armadores com a finalidade de sanar as pendências existentes e fazer com que a embarcação demande águas internacionais no menor tempo possível.⁷ Atualmente, o cenário que se apresenta é de uma possível inércia por parte do seu proprietário ou armador.

A exemplo dos navios mercantes “ANGRA STAR”, “RECIFE STAR”, “JARI STAR” e “LOG-IN RIO”, abandonados entre os anos de 2013 e 2015, os quais serão objetos de análise neste trabalho, já existe um histórico de abandono de embarcações nas últimas décadas. No entanto, longe de ser o único caso, foi no ano de 2016, que se constatou um acúmulo elevado de embarcações abandonadas no país, em especial na região da Baía de Guanabara, no Estado do Rio de Janeiro, capaz de ameaçar o transcurso das competições de vela da Olimpíada do Rio, como veremos mais adiante.

A partir desses exemplos, os estudos sobre este fenômeno, suas causas, consequências e medidas preventivas para a sua erradicação, ou ao menos de sua redução, tornou-se mais do que um desafio, tornou-se uma necessidade. Contudo, para se ter uma compreensão mais fidedigna possível sobre este fenômeno e as formas de mitigação dessa conduta, é necessária a análise de seus fatores, algumas das características referentes às relações internacionais, questões jurídico-normativo e econômico dos atores envolvidos, para compor uma visão holística desses eventos.

As elementares que compõem a prática do “abandono de embarcação”, objeto do presente estudo, foi delimitado de acordo com as características de abandono mais frequentes no Brasil, e que, por consequência, causam maior tensão à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas e instalações de apoio.

TRABALHO. Disponível em: <https://www.sinait.org.br/site/noticia-view?id=19248%2Fsp+tripulacao+abandonada+em+navio+no+porto+de+santos+e+repatriada%2C+em+caso+com+intervencao+da+inspecao+do+trabalho>. Acesso em 11 Nov. 2021.

6 *ARTIGO 94 Deveres do Estado de Bandeira (...)* “6. *Todo Estado que tenha motivos sérios para acreditar que a jurisdição e o controle apropriados sobre um navio não foram exercidos pode comunicar os fatos ao Estado de Bandeira. Ao receber tal comunicação, o Estado de Bandeira investigará o assunto e, se for o caso, deve tomar todas as medidas necessárias para corrigir a situação.*”

7 MARINHA DO BRASIL. Mensagem R191650Z/OUT/2021, do Comando do 8º Distrito Naval ao Comando de Operações Navais.

Com a identificação e compreensão dos fatores que contribuem para a ocorrência do abandono de embarcações, será elaborado uma padronização de medidas administrativas para a mitigação das ameaças à segurança marítima, decorrentes dessa prática em casos análogos.

Assim, os fatores analisados recaem sobre os seguintes elementos: (i) local ou espaço marítimo, palco da conduta de abandono de embarcação; (ii) período ou lapso temporal em que as condutas são praticadas; (iii) o sujeito ativo que pratica ou consente para a prática da conduta; e (iv) a espécie de bem abandonado.

No que compete às áreas geográficas atingidas pelo abandono de embarcações, objeto de análise do presente trabalho, estão compreendidas as águas interiores (AI), o mar territorial (MT) e a zona econômica exclusiva (ZEE), denominadas águas jurisdicionais brasileiras. Segundo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM),⁸ as águas interiores são aquelas situadas no interior da linha de base⁹ do mar territorial. Quanto ao mar territorial, este consiste na zona de mar adjacente ao território terrestre e às águas interiores ou arquipelágicas até o limite de 12 milhas marítimas, medidas a partir da linha de base determinada de acordo com a CNUDM.¹⁰ Por fim, a zona econômica exclusiva é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, que pode se estender até 200 milhas marítimas.¹¹ Dessa forma, o espaço marítimo a ser analisado alcança desde as águas interiores adjacentes ao território terrestre, abarcando as baías, fundeadouros e demais áreas adjacentes, até o limite de 200 milhas marítimas, situado no limite externo da ZEE.

Quanto ao sujeito ativo da conduta do abandono de embarcação que será estudado, será delimitado ao armador ou proprietário estrangeiro. O armador, segundo a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, conhecida como Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – LESTA –, é definido como toda “*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*”.¹² No mesmo diploma legal, o termo “proprietário” é definido como toda “*pessoa física ou jurídica,*

8 Artigo 8.

9 **Linhas de base normal** - segundo o artigo 5 da CNUDM, “*é a linha de baixa-mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala, reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro*”
Linhas de base retas - segundo o artigo 7 da CNUDM, - “*pode ser adotado o método das linhas de base retas que unam os pontos apropriados para traçar a linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial.*” nos locais em que a costa apresente recortes profundos e reentrâncias ou em que exista uma franja de ilhas ao longo da costa na sua proximidade imediata.”

10 Artigos 2º e 3º.

11 Artigo 55 e 57.

12 Art. 2º, inciso III.

em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo.”¹³ A escolha pelo armador ou proprietário estrangeiro, pessoa física ou jurídica, sem filial ou sucursal no Brasil, decorre do fato da característica de inexistência de representantes em território nacional, criando obstáculos à comunicação, bem como na aplicação de qualquer sanção, com exceção das medidas administrativas executadas em face do próprio bem abandonado.¹⁴ Por conseguinte, os casos de abandono que oferecem mais risco à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e ao meio ambiente marinho ocorre nos casos em que o armador/proprietário ou seus representantes encontram-se ausentes do território nacional.

Quanto ao lapso temporal analisado, está restrito aos abandonos ocorridos após a internalização da CNUDM ao ordenamento jurídico brasileiro, no dia 16 de novembro de 1994¹⁵ até o presente momento. A delimitação temporal adotado tem como fundamento não só a limitação fática dos acontecimentos nas AJB, mas principalmente pela disponibilidade de normas promulgadas desde a década de 90 até o presente momento, que aperfeiçoaram o arcabouço jurídico do direito do mar, como, por exemplo, a promulgação da Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, que dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros; o qual incorporou os conceito básico da CNUDM, assim como revogou o Decreto-Lei nº 1.098, de 25 de março de 1970, que preconizava como limite do mar territorial do Brasil, a largura de 200 milhas marítimas.¹⁶ Outro exemplo, advém da promulgação do Decreto nº 8.400, de 4 de fevereiro de 2015, que estabelece os pontos apropriados para o traçado da Linha de Base do Brasil ao longo da costa brasileira continental e insular; revogando o Decreto nº 4.983, de 10 de fevereiro de 2004. Consequentemente, com a inauguração do novo estatuto do mar, também houve a atualização do arcabouço jurisprudencial do Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM) e da doutrina sobre os diversos temas ligados ao Direito do Mar.

Por fim, quanto ao bem, objeto do abandono, engloba as embarcações ou navios. Parte dos doutrinadores tratam ambos os termos como sinônimos, com é adotado pelo nosso Código

13 Art. 2º, inciso XVII.

14 Artigos 16 a 21 da LESTA.

15 Art. 1º, *caput*, do Decreto nº 1.530, de 22 de junho 1995.

16 Art. 1º “O mar territorial do Brasil abrange uma faixa de 200 (duzentas) milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha do baixa-mar do litoral continental e insular brasileiro adotada como referência nas cartas náuticas brasileiras.”

Comercial.¹⁷ Todavia parte dos doutrinadores consideram embarcação gênero, enquanto navio seria espécie.¹⁸ Independente da classificação adotaremos ambos os termos como sinônimo, posto que os termos tem a ligação ao Direito Marítimo¹⁹ e são abarcados pelo Direito do Mar²⁰ como sinônimos.²¹ Do mesmo modo, a lei de registro de propriedade marítima estabelece a nacionalidade, validade, segurança e publicidade da propriedade de “embarcações”.²² Somado a este fato, circunstância importante é a questão da operatividade do navio. Costumeiramente, o navio antes de ser abandonado se encontrava em plena atividade, porém ao ser abandonado, quase sempre, passa para um estado de inatividade, quer seja por falta de tripulação, quer seja por falta de equipamentos essenciais para o seu funcionamento. Dessa forma, incluiremos, no estudo, tanto navios em operação como aqueles que não encontravam-se mais nesse estado, uma vez que a transição entre essas características é muito habitual.

O presente trabalho tem considerável relevância teórica no que concerne à análise das ações de mitigação, pelo Poder Público, relativos a ameaça à segurança marítima nas AJB ocasionadas pelos casos de abandono de embarcações por parte de proprietários ou armadores estrangeiros. Isto porque não foi verificado literatura que examine atentamente estas ações, bem como não há literatura que traga processo decisório para a adoção de medidas eficazes, mediante aperfeiçoamento de procedimentos e normas, com o fim de impedir ou ao menos inibir essa prática.

Renomados escritores e juristas do Direito Marítimo ou Direito do Mar, como, por exemplo, Eliane M. Octaviano, Tiago Zanella, Matusalém Gonçalves Pimenta,²³ ao abordarem questões como incidentes ou fatos da navegação, ou sobre as espécies de procedimentos administrativos que apuram infrações à lei de segurança do tráfego aquaviário, não apresentam conteúdo concernentes às questões do abandono de embarcações e

17 Artigos 457 ao 483.

18 MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo, volume I: Teoria Geral. São Paulo: Manole, 2013, vol. I, p. 124.

19 Direito Marítimo constitui em um conjunto de regras nacionais que regula as relações jurídicas de caráter privado, entre sujeitos de direito privado e as atividades econômicas marítimas.

20 Direito do Mar regula as relações jurídicas do uso dos espaços marinhos.

21 Vide os artigos 92 (Estatuto dos navios) e 211 (Poluição proveniente de embarcações). Assim, não só os navios, mas também as embarcações maiores de 100 AB devem ter o registro marítimo e arvorar um pavilhão. Da mesma forma, não só as embarcações, mas os navios devem sujeitar-se às regras e normas de caráter internacional para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho.

22 Art. 2º, Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988.

23 Cf. PIMENTA, Matusalém Gonçalves. Direito Processual Marítimo. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2020.

aperfeiçoamento de seus processos sancionatórios em detalhes. Dessa forma, a base teórica utilizada para a composição da presente obra fundamenta-se nas literaturas sobre o Direito do Mar, Direito Internacional Público e, em maior grau, o Direito Administrativo, em especial, no que concerne à soberania Estatal e ao poder de polícia conferida à Administração Pública, como em: Luigi Ferrajoli, José Francisco Rezek, Hely Lopes Meirelles, José dos Santos Carvalho Filho.

Em virtude da escassez de literatura sobre um tema tão específico é que a presente pesquisa se apresenta como uma forma de sanar parte dessa lacuna. Por esse motivo, ressaltamos a importância e relevância teórica deste trabalho.

Não obstante a relevância teórica, a relevância prática ocupa lugar de destaque ímpar nesse contexto. Viabiliza-se a possibilidade da aplicação da construção de um procedimento-base padrão para as ações de mitigação das ameaças oriundas do abandono de embarcações, por parte dos órgãos públicos competentes. Não só para inibir a prática, como para promover a segurança da navegação.

A pesquisa identificou os órgãos diretamente envolvidos na mitigação dessa ameaça e analisou, individualizadamente, as ações que cada um poderá desempenhar diante do evento danoso. Assim, foi possível identificar que os órgãos integrantes do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA) possuem atribuição predominante nas referidas ações de mitigação, particularmente, os Comandos Distritais da Marinha do Brasil e suas respectivas Capitânicas, Delegacias e Agências.

Igualmente, a presente pesquisa justifica-se pela busca das lacunas e possíveis falhas procedimentais de controle e fiscalização, além de identificar, analisar e elaborar processo decisório com o fim de aplicar as medidas administrativas para a neutralização preventiva das ameaças ligadas ao abandono de bens ou embarcações por armador o proprietário estrangeiro, em AJB, aperfeiçoando seus procedimentos e atualizando a legislação interna.

A metodologia utilizada constitui em uma pesquisa exploratória, com abordagem qualitativa, por meio da análise das ações realizadas no exemplo do caso dos Navios Mercantes RECIFE STAR e JARI STAR. Dessa forma, foram coletados dados proveniente de documentos obtidos em processos administrativos presididos por agentes dos órgãos da administração pública federal, responsáveis pela segurança da navegação, assim como a coleta de decisões judiciais e da bibliográfica dos ramos da ciência jurídica correlatas ao

assunto, como o Direito Marítimo, Direito do Mar, Direito Ambiental, Direito Administrativo, Direito Internacional, entre outros.

Para isso, a presente pesquisa será estruturada, inicialmente, pelo Capítulo 2. Neste capítulo será apresentada as características elementares do abandono de embarcação e sua previsão normativa, com o fim de compreender as circunstâncias e a forma em que essa prática ocorre.

Após essa fase, o Capítulo 3 relatará, descritivamente, os acontecimentos do caso dos afundamentos dos Navios Mercantes “RECIFE STAR” e “JARI STAR”, com o objetivo de identificar os procedimentos adotados, tempo de resposta e demais características fáticas relacionadas aos meios de mitigação utilizadas no exemplo (Apêndice I).

Por fim, no Capítulo 4, após a compreensão das características do abandono de embarcações, no Capítulo 2, a identificação de todas as medidas adotadas na descrição do caso do abandono de embarcações ocorridas no caso “RECIFE STAR” e “JARI STAR”, no Capítulo 3, passa-se para uma análise detalhada com o objetivo de propor respostas quanto à formulação de soluções aos questionamentos referentes às falhas e lacunas procedimentais e normativos que tornam ineficientes as medidas de mitigação de ameaças oriundas do abandono de embarcações em AJB.

Isto posto, a presente pesquisa identificará, analisará e elaborará um diagnóstico de todas as circunstâncias apresentadas na coleta de dados, com o fim de aperfeiçoar procedimentos e propor soluções normativas, para a elaboração de um fluxograma com o mapeamento de um procedimento padrão básico de medidas a serem adotadas pelos órgãos públicos responsáveis pela proteção dos bens juridicamente protegidos, como, por exemplo, a segurança da navegação, a vida humana nas AJB e o meio ambiente marinho (Apêndice II). A finalidade desse mapeamento é a sua fácil aplicabilidade com o escopo de impedir ou inibir a prática de abandono de embarcações em AJB, por parte de proprietário estrangeiro.

2. ABANDONO DE EMBARCAÇÃO

2.1 Instrumentos jurídico-normativos aplicáveis ao abandono de embarcações

Aspecto que influencia diretamente o presente estudo sobre as questões de abandono de embarcações por parte do proprietário estrangeiro, apresenta-se na aplicabilidade dos instrumentos jurídico-normativos em cada caso. Fato é que essa conduta ocorrerá, inalteradamente, dentro de um contexto em que há a interação entre os responsáveis das embarcações de bandeira estrangeira, quer sejam comandantes, proprietários ou armadores, os Estados de bandeira e os Estados costeiros. Este último maiores interessados na erradicação das ameaças à segurança marítima dela decorrentes.

Na ocorrência de uma violação às regras internacionais sobre o direito do mar, como no caso do abandono de embarcação, inicia-se uma nova interação, agora, com a finalidade de mitigar consequentes ameaças, tanto no plano internacional quanto no plano interno do Estado costeiro. Dessa forma, as relações que se estabelecem entre os navios de bandeira estrangeira e seus respectivos Estados de registro com o Estado do costeiro, são disciplinados pelo direito internacional e adequados pelo ordenamento jurídico interno de cada país.

No que diz respeito a esses incidentes, a imposição de medidas de prevenção, torna-se, particularmente, um real desafio, em especial para os países em desenvolvimento, tendo em vista os instrumentos jurídico-legais aplicáveis, bem como a disponibilidade de recursos financeiros e humanos que visam coibir as ameaças à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição do meio ambiente por parte de embarcações, plataformas e instalações de apoio.

Quanto aos instrumentos jurídico-normativos internacionais, existe uma peculiaridade apontada por Rezek.²⁴ Os instrumentos legais, no plano internacional, estão inseridos em um engendrado quebra-cabeças de diversas ordens jurídicas, dispostas pelas comunidades nacionais organizadas sob a forma de Estados. Assim, o regramento nas relações internacionais também exige grandes esforços, uma vez que não se faz presente uma centralização da ordem jurídica, no plano internacional, capaz de impor medidas a todos os seus signatários. Esse fator dificulta a implementação de regras uniformes, principalmente quando ocorre a interdependência de ações entre Estados, devido a não subordinação do Estado soberano a nenhum outro poder superior,

24 REZEK, José Francisco. Direito internacional público: curso elementar. 13ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 25-27.

como alertava Ferrajoli²⁵ e Rui Barbosa.²⁶

Ao contrário desse panorama, o direito interno proporciona significativa tranquilidade, uma vez que, neste caso, existe a desejada centralidade, materializada por uma autoridade superior e pelo braço forte do Estado, que se encontra investido em impor regras e em aplicar sanções pelo seu descumprimento, viabilizando o retorno à normalidade da ordem interna violada. Um exemplo claro dessa circunstância é a constituição de uma Autoridade Marítima e órgãos de persecução penal, como a Autoridade Policial e o Ministério Público.

Nesse contexto as Convenções Internacionais possuem uma característica singular. Isto porque, a manifestação da vontade dos Estados é fator de estabelecimento de sistemas jurídicos autônomos que regulam as relações entre Estados soberanos. No entanto, um princípio do Direito Internacional é a Dessa forma, é inexistente ferramentas de coerção aplicáveis aos Estados, pelo descumprimento de algum dispositivo de Convenções.

Outrossim, a legislação interna estabelecida com o fim de regular as relações do uso do mar e seus espaços marítimos, desempenham não só uma função completiva em relação à legislação internacional, mais do que isso. Servem como verdadeiros microssistemas legais que ordenam tais relações, o que abrange as relações referentes às embarcações e a segurança da navegação, bem como das relações entre estes e o meio ambiente marinho. Somado a este fato, as normas internas desses mesmos Estados têm o desafio de facilitar a implementação dos mencionados sistemas jurídicos autônomos internacionais, a par das regras e princípios constitucionais já adotados individualmente.

Ambos os ramos do direito devem estabelecer regras de competência para a efetiva implementação das regras do uso do mar e seus espaços marítimos. Ocorre que, no direito internacional não há como invocar uma autoridade central que sancionará um Estado. A sanção à um Estado pelos danos causados, em verdade, é compensatória.²⁷ Por essa razão, as Convenções recorrem a um novo instrumento para soluções de conflitos, semelhante ao que já ocorre na legislação interna dos países: a criação de Tribunais Internacionais. Contudo, importante destacar que nos casos dos Tribunais Internacionais haverá verdadeira descentralização da coerção no caso de violação de direitos no plano internacional, justamente por razões de soberania e independência

25 FERRAJOLI, Luigi. A soberania no mundo moderno: nascimento e crise do Estado nacional; tradução Carlo Ciccio, Márcio Filho. São Paulo: Martins Fontes, 2002. – (Justiça e Direito), p. 1-4.

26 Cf. BARBOSA, Rui. Obras completas – 1898, vol. XXV, Tomo III – A Imprensa. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde, 1898.

27 REZEK, Op. Cit., p. 332-333.

nacional. A solução do litígio, nesse caso, dependerá do consentimento do Estado, assim como na aplicação da conveniente sanção.²⁸

2.1.1 No plano internacional

A CNUDM foi a convenção mais longa da história a ser formada e ao contrário do que se pensa, o seu antecedente não ocorreu no ano de 1974, segundo Vicente Marotta Rangel, o seu início ocorreu no ano de 1930, na Conferência de Haia, ainda na égide da Sociedade das Nações. Prosseguiu na Conferência de Genebra de 1958 e 1960, pela Nações Unidas, inclusive com a assinatura de quatro convenções²⁹ e, por fim, na Conferência de Caracas, Venezuela, em 1974, que culminou em sua assinatura no ano de 1982.³⁰

A Convenção regulamenta o uso do mar, em especial nas questões concernentes à navegação nos espaços marítimos. Exemplos dessa ordenação, estão expressas no regramento sobre os espaços marítimos,³¹ as relativas à passagem inocente pelo mar territorial (artigo 17); fiscalização aduaneira, fiscais, de imigração ou sanitárias por parte do Estado costeiro na zona contígua (artigo 33); exploração dos recursos vivos e não-vivos na ZEE (artigo 55) e PC (artigo 76). Somado a estes fatos, a Convenção também prescreve que “*os Estados devem adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho por alijamento*” (artigo 210). A própria convenção traz o conceito de alijamento para fins de aplicação do artigo 210, onde o termo pode significar também “*qualquer afundamento deliberado no mar de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções*” (artigo 1º, § 5º, “a”, II).

No que diz respeito aos navios ou embarcações, a Parte VII da Convenção, além de prescrever princípios como, liberdade de navegação, liberdade de sobrevoo e demais liberdades referentes à pesquisa científica e exploração do referido espaço marítimo, também regulamentou sobre o princípio do *vínculo substancial* entre o Estado do Registro e o navio. Um dos fatores que influencia o abandono de embarcações, reside, justamente na questão da

28 PELLET, Alain. As Novas Tendências do Direito Internacional: Aspectos “Macrojurídicos”. In.: BRANT, Leonardo Nemer C (coord.). O Brasil e os Novos Desafios do Direito Internacional. Rio de Janeiro: Editora Forense, 2004. p.13-14.

29 Na Conferência de 1958, participaram 86 Estados, que resultou na elaboração de quatro convenções internacionais: Convenção sobre o Mar Territorial e Zona Contígua, Convenção sobre o Alto-Mar, Convenção sobre Pesca e Conservação dos Recursos Biológicos do Mar e Convenção sobre a Plataforma Continental

30 RANGEL, Vicente Marotta. O direito internacional do mar e a Conferencia de Caracas.. Revista da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1975. v. 70, p. 299.

31 Artigos 2 ao 4; 8; 33; 55 ao 58; 76 e 77 e 86 ao 90.

nacionalidade dos navios. Conceito adotado no século XVII, o costume da “Jurisdição do Pavilhão”³², como mencionado, tem suas regras e princípios encartados nos artigos 90 e 91 da CNUDM.³³ Todavia, as chamadas “bandeiras de conveniência” ou “pavilhões de conveniência” se tornaram uma realidade de difícil solução, posto que as facilidades oferecidas pelos Estados de bandeira que não exigem um vínculo substancial, atraem, cada vez mais, proprietários e armadores pelo mundo. Assim, as razões do crescimento dos navios com bandeira de conveniência, são enumeradas por Frédéric Vallon:

Tout d’abord, l’immatriculation est facile à obtenir; ensuite, ni l’amateur, ni l’affréteur ne sont harcelés par le fisc; le salaire marins est net de toutes charges et non imposable, sachant qu’ils n’ont besoin ni de permis de travail; en cas de conflit armé, le pays d’immatriculation ne réquisitionne pas les navires; enfin, la maintenance et l’entretien sont réduits à leur plus simple expression.³⁴

A redução de custos de operacionalização da atividade marítima e a ausência de fiscalização por parte do Estado de bandeira, mais do que facilitam a migração do registro de navios para esses países, em verdade as estimulam. Para se ter uma ideia, quase a metade de toda a frota existente de navios-tanque utiliza das facilidades desse tipo de registro. Dessa forma, essa prática contribui para a degradação das condições laborais e da segurança da navegação e da prevenção da poluição do meio ambiente.³⁵

Relativamente à segurança marítima, o professor Osvaldo Agripino de Castro Junior, já alertava sobre o perigo da adoção das bandeira de conveniência e seus reflexos para os demais países, relatando uma série de acidentes da navegação como o *Torrey Canyon* (1967), *Oswego Guardian* e *Texanita* (1972), *Argo Merchant* (1976), *Amoco Cadiz* (1978). O desinteresse de

32 FIORATI, Jete Jane. A Disciplina Jurídica dos Espaços Marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional. Rio de Janeiro: Renovar, 1999. p. 6.

33 Arts. 90 e 91 da CNUDM: ARTIGO 90 Direito de navegação. Todos os Estados, que costeiros quer sem litoral, têm o direito de fazer navegar no alto mar navios que arvorem a sua bandeira. ARTIGO 91 Nacionalidade dos navios 1. Todo estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira. Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio. 2. Todo estado deve fornecer aos navios a que tenha concedido o direito de arvorar a sua bandeira os documentos pertinentes.

34 Tradução livre do autor: “Em primeiro lugar, o registro é fácil de obter; então, nem o marítimo nem o afretador são assediados pelas autoridades fiscais; o salário do marítimo é livre de todos os encargos e isento de impostos, sabendo que não necessita de autorização de trabalho; em caso de conflito armado, o país de registro não requisita as embarcações; finalmente, a manutenção e os custos são reduzidos à sua forma mais simples.” VALLON, Frédérique. La mer et son droit, entre liberté et consensualisme, la difficile protection des espaces naturels fragiles. Paris. Editions Publibook, 2009, pg. 99.

35 *Ibidem*, p. 99

implementar as regras de segurança previstas em convenções internacionais; a falta de fiscalização quanto aos padrões de estrutura e operacional dos navios que arvoreem a sua bandeira (*substandards*); falta de fiscalização quanto à formação dos marítimos bem com das condições de trabalho, são alguns dos fatores que contribuíram para a ocorrência dos acidentes listados.³⁶ Ressalte-se que o Estado de bandeira tem o dever de investigar assuntos relativos à violação da Convenção pelos navios que ostentam seu pavilhão,³⁷ caso notificado pelo Estado costeiro, bem como adotar providências para sanar tais circunstâncias.³⁸

A CNUDM ao dispor sobre a competência do Estado costeiro ou do Estado de bandeira sobre o dever de notificar, investigar, ou mesmo de aplicar as devidas medidas administrativas ou sancionatórias, em verdade, está subentendido de que essa competência se refere às autoridades investidas no respectivo Estado para a prática das responsabilidades a eles atribuídas, em conformidade com suas correspondentes leis internas. Dessa forma, caso a Autoridade Marítima for a investida para investigar os incidentes relativos às embarcações que arvoram o pavilhão do seu Estado, ela deverá exercer tais atividades e comunicar-se com as demais autoridades envolvidas.

No que se refere à proteção e preservação do meio ambiente marinho, a Parte XII da CNUDM, i.e., dos artigos 192 ao 237, prevê regras direcionadas, basicamente, aos navios, aos Estados costeiros e aos Estados de bandeira. De qualquer forma, os atos internacionais, em vigor, sobre poluição do meio ambiente marinho ou aqueles em negociação devem ser compatíveis com as disposições do estatuto do mar, segundo o artigo 237. Assim, a CNUDM assume, segundo a professora Lecir Maria Scalassara, uma característica codificadora da Convenção relativo a matéria.³⁹

Em determinadas situações, é possível que, anteriormente ao ato de abandono da embarcação, a mesma seja objeto de assistência e salvamento marítimo decorrente de dano, avaria ou caso fortuito, por essa razão, outro ato internacional que tem influência sobre o tema é a Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989, conhecida como *SALVAGE-89* ou

36 CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. *Marinha Mercante Brasileira: Cabotagem, Longo Curso e Bandeira de (in)conveniência* - Prefácio Comte. Alvaro Jose de Almeida Junior. 1. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2014. p. 191-193.

37 TANAKA, Yoshifumi. *The International Law of the Sea*. Cambridge University Press, 3 ed. Nova York. 2019. p. 152-153.

38 Artigo 94, §6º, CNUDM.

39 SCALASSARA, Lecir Maria. *Poluição marinha e proteção jurídica internacional*. Curitiba: Juruá, 2008, p. 96-98.

*Salvage Convention.*⁴⁰

A referida Convenção tem por objetivo regular as operações de assistência e salvamento marítimo dos navios e outros bens em perigo. As regras nela contidas não se aplicam às plataformas fixas ou flutuantes, ou a unidades de perfuração móveis costeiras, caso tais plataformas ou unidades se encontrarem em atividade de exploração, utilização ou produção de recursos minerais do leito marinho,⁴¹ ou navios de guerra, ou outros navios não comerciais de propriedade ou operados por um Estado.⁴²

Por esse motivo, foram revisadas as normas internacionais constantes na Convenção para Unificação de Certas Regras Jurídicas Relativas à Assistência e Salvamento Marítimo, assinada em Bruxelas, em 23 de setembro de 1910.⁴³

Sem embargo aos dispositivos da Convenção, dois artigos merecem distinção, uma vez que referem-se às autoridades públicas e regras direcionadas ao Estado costeiro no bojo da assistência e salvamento. O primeiro diz respeito ao controle das operações de assistência e salvamento marítimo por autoridades públicas, assim prevê o seu artigo 5º:

Artigo 5º

Operações de salvamento marítimo controladas por autoridades públicas

1. Esta Convenção não afetará qualquer disposição de lei nacional ou de qualquer convenção internacional relativa a operações de salvamento marítimo desenvolvidas ou controladas por autoridades públicas.
2. Não obstante, os salvadores, no exercício de tais operações de salvamento marítimo, desfrutarão dos direitos e prerrogativas estabelecidos por esta Convenção com respeito às operações de salvamento marítimo.
3. A extensão com que uma autoridade pública responsável pela execução de operações de salvamento marítimo pode se beneficiar dos direitos e recursos previstos nesta Convenção será determinada pela lei do Estado onde tal autoridade estiver localizada.

Assim, a Convenção preservou as disposições legais internas dos Estados signatários quanto ao controle e fiscalização das operações de assistência e salvamento marítimo. Este fato é importante, posto que, no Brasil, o órgão que será designada para o controle das referidas operações será a Autoridade Marítima Brasileira (AMB), o qual detalharemos mais adiante.

40 Internalizada no ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto nº 8.814, de 18 de julho de 2016.

41 Artigo 3º

42 Artigo 4º

43 Internalizada no ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto nº 10.773, de 18 de fevereiro de 1914.

O segundo dispositivo em destaque também tem grande relevância para o presente estudo, pois corrobora a regra de proteção dos bens e interesses do Estado Costeiro, assim preconizado:

Artigo 9º

Direito dos Estados costeiros

Nada nesta Convenção deverá prejudicar os direitos do Estado costeiro envolvido de tomar medidas, conforme os princípios gerais de direito internacional reconhecidos, para proteção de sua costa ou interesses conexos, de poluição ou de sua ameaça, em consequência de um acidente marítimo ou de atos com ele relacionados que possam vir a resultar em consequências prejudiciais mais graves, incluindo o direito do Estado costeiro de emitir diretivas relativas a operações de salvamento marítimo.

O citado preceito avoca o direito do Estado costeiro em adotar medidas internacionalmente e legalmente aceitas, para salvaguardar os bens e interesses ameaçados pela ocorrência de um perigo derivado do risco que a embarcação oferece no cerne das operações de assistência e salvamento ou a eles relacionados, o que alarga o espectro de fatos geradores que podem gerar riscos decorrente das embarcações carentes de assistência marítima, como o caso de abandono. Estamos diante, portanto, de um poder discricionário, ainda que limitado, onde o centro da questão é a preservação dos bens e interesses do Estado costeiro, cujo perigo não ocasionou e cujo dever de proteção a esses bens tem caráter cogente, segundo o ordenamento jurídico a que deve total obediência, em especial, nos Estados de Direito. Por essa razão, no Brasil, foi promulgada a lei sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores,⁴⁴ cujas características serão abordadas no próximo tópico.

Ambas as Convenções, tanto a CNUDM quanto a *Salvage Convention* são pertinentes ao tema, uma vez que, no direito internacional, a necessidade de uma codificação dos princípios e costumes referentes ao Direito do Mar, tem como principal finalidade, segundo o professor Wagner Menezes, “o estabelecimento de um marco jurídico comum como forma de legitimar o uso dos mares e oceanos pelos Estados e estabelecer obrigações e limites de aceitação universal”.⁴⁵

A jurisdição sobre uma embarcação está relacionado à sua submissão às leis e à fiscalização do Estado de registro, cujo pavilhão autorizou a embarcação arvorar. No que diz

44 Lei nº 7.203, de 3 de julho de 1984.

45 MENEZES, Wagner. O direito do mar. Brasília: FUNAG, 2015, p. 37.

respeito à localização, refere-se diretamente ao espaço marítimo em que a conduta do abandono ocorre, cujo objeto da análise deste trabalho dar-se-á nas AJB, o que inclui as águas interiores, mar territorial e zona econômica exclusiva. Dessa forma, o Estado de bandeira ou o Estado Costeiro exercerão suas autoridades com o fim de pacificar e retornar ao estado de normalidade, o uso do mar.

2.1.2 O abandono de embarcações e leis internas brasileiras

As premissas básicas para o combate ao abandono de embarcação ou o acúmulo de embarcações abandonadas em AJB, consiste na garantia legal do uso dos espaços marítimos pelo Estado costeiro e o regular desenvolvimento econômico do comércio marítimo, posto que as rotas marítimas de tráfego aquaviário, assim como as áreas de fundeio dos portos organizados e seus berços de atracação não podem ser afetados por essa prática. Um exemplo claro, compreende o caso do afundamento do Navio de bandeira libanesa, HAIDAR BEIRUT, que naufragou no berço de atracação do Porto da Vila do Conde, na cidade de Barcarena, no Estado do Pará, no no de 2015, e que, até o ano de 2022 não foi reflutuado, causando prejuízo ao movimento daquele porto.

Embora essa ameaça seja apenas uma das inúmeras que colocam em risco a segurança marítima, de forma alguma deve ser considerada a menos importante. O transporte marítimo movimenta um gigantesco comércio internacional e, comumente, experimenta significativos crescimentos no comércio marítimo mundial, quer seja no transporte de carga, quer seja no transporte de passageiros. Esse aumento somente foi comprometido pelo advento da pandemia de Coronavírus no ano de 2019. Segundo os dados da atividade do comércio exterior do Brasil com outros países do mundo, em 2013, realizado basicamente pelo mar, alcançou cerca de 98% em peso e 95% em valor.⁴⁶

O sobrestamento das atividades de um navio de transporte de carga, ainda que por um único dia, pode representar algumas centenas de milhares de reais em perda financeira. Para se ter a dimensão dessa afirmação, os custos de aquisição, de operação e de manutenção, dados levantados e apresentados ao Governo federal pelo Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA), sobre a marinha mercante brasileira, revelou a seguinte

46 CENTRO DE EXCELÊNCIA PARA O MAR BRASILEIRO. O Brasil e o mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País / CEMBRA, coord. Luiz Philippe da Costa Fernandes, prep. Luiz Philippe da Costa Fernandes, 2013. p. 37. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br/secirm/files/cembra-2a_ed.pdf. Acesso em 26 out. 2021.

divisão de custos na movimentação de carga no transporte de contêineres:⁴⁷ (i) 12% referem-se aos custos de movimentação da carga; (ii) 17% referem-se aos custos *Operational Expenditure* (OPEX);⁴⁸ (iii) 29% referem-se aos custos *Capital Expenditure* (CAPEX);⁴⁹ e (iv) 42% referem-se aos custos da viagem.

Um exemplo de custo operacional na navegação de cabotagem, apresentado pelo SYNDARMA, somente o valor do frete para o escoamento de 210 mil toneladas de milho a granel, com o itinerário de Santarém / Itacoatiara, para Fortaleza / Recife / Salvador, representa um valor médio de 70 mil reais por mês, no ano de 2013.

Diante do plexo intrincado das operações do transporte de cargas, que espelha os índices de desenvolvimento econômico, a segurança da navegação consiste em um elemento essencial na manutenção da normalidade do comércio marítimo. Essa normalidade não pode ser ameaçada pelas suscetibilidades decorrentes do abandono de embarcações, quer isoladamente, quer pelo acúmulo de embarcações abandonadas nos fundeadouros e áreas do porto organizado, ou nas áreas de tráfego de navios de cargas e passageiros.

É bem certo que o conceito de segurança marítima é complexo e controverso,⁵⁰ contudo ele abrange, basicamente, as vertentes tanto da proteção, como o de salvaguarda. Contudo, existe uma interdependência entre as duas atividades.⁵¹ De igual modo, a segurança marítima possui uma dimensão composta por quatro domínios, segundo Bueger: a segurança nacional, o meio ambiente marinho, o desenvolvimento econômico e a segurança humana.⁵² O equilíbrio e o estado de normalidade de tais domínios é a razão de ser das atribuições e responsabilidades dos entes da federação brasileira e dos órgãos públicos responsáveis pelas ações preventivas e repressivas de

47 SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA. Marinha Mercante Brasileira. Apresentada em abril de 2019. Disponível em: https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/camaras-setoriais-tematicas/documentos/camaras-tematicas/infraestrutura-e-logistica/2019/66aro/app_66ro_ctlog_marinha.pdf. Acesso em: 22 de nov. 2021.

48 Despesas Operacionais - capital utilizado para manter ou melhorar os bens físicos da empresa, como equipamentos.

49 Despesas de Capital - montante de dinheiro despendido na aquisição (ou introdução de melhorias) de bens de capital de uma determinada empresa.

50 Cf. BEIRÃO, André Panno. “Segurança no mar”: que segurança? In: BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, Antônio Celso Alves (Orgs.). Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar. Brasília. Fundação Alexandre de Gusmão, 2014. p. 127-166.

51 KRASKA, J., e PEDROZO, R. A. *International Maritime Security Law*. Leiden: Martinus Nijhoff, 2013. p. 4-7.

52 Cf. BUEGER, Christian; EDMUNDS, Timothy. Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies. *International Affairs*, Oxford, v. 93, n. 6, p. 1.293-1.311, 11 set. 2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.1093/ia/iix174>. Disponível em: <https://academic.oup.com/ia/article/93/6/1293/4111108>. Acesso em: 26 out. 2021.

mitigação das ameaças à segurança marítima, legalmente previstos.

Isto posto, para entendermos a origem e as regras dessas atribuições e responsabilidades, bem como identificar os órgãos que tem o poder-dever de agir para a estabilização e pacificação quanto ao uso do mar, é importante traçar as circunstâncias que dão ensejo ao abandono de embarcação e seu panorama jurídico-normativo interno brasileiro.

2.1.2.1 Os espaços marítimos como bens da União e repartição de competências pela Constituição Federal.

Para entendermos a aplicação da legislação interna aos casos de abandono de embarcações, devemos traçar o panorama do ordenamento interno brasileiro e compreender o regramento relativo à repartição de competências dos órgãos públicos responsáveis pela segurança marítima no Brasil. É necessário, também, identificarmos os titulares dos bens sujeitos a essa proteção, assim como a titularidade legislativa de cada ente sobre a matéria.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CRFB/88), quanto à titularidade dos bens, em especial aos espaços marítimos, consignou que parte das águas interiores, o mar territorial e os recursos naturais da plataforma continental e da zona econômica exclusiva, são pertencentes à União.⁵³

Quanto aos recursos naturais da plataforma continental, o assunto foi alvo de estudos no ano de 1983, anterior, portanto, à promulgação da Constituição. Foram analisados diversos recursos minerais da plataforma continental brasileira, pelo Professor Melquíades Pinto Paiva, então Assessor Especial do Ministro das Minas e Energia e membro da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, o qual identificou os interesses do Brasil na administração e exploração desses recursos minerais marinhos, com o fim de direcionar as decisões das autoridades nacionais responsáveis pelas decisões inerentes a sua exploração e conservação em acordo com o novo estatuto jurídico internacional do mar, que seria ratificado pelo Brasil, doze anos mais tarde.⁵⁴

No que se refere à competência legislativa sobre o assunto, a Carta Política confere competência privativa à União⁵⁵ para legislar sobre direito civil, comercial, penal, marítimo;

53 Art. 20, incisos III a VI, CRFB/88.

54 PAIVA, M. P. . O Direito do Mar e a Administração dos seus recursos minerais - Um enfoque brasileiro. Arquivos de Ciências do Mar., v. 21, n.1/2. 1983, p. 55-75.

55 FREITAS, Dario Almeida Passos de. Poluição Marítima. Legislação, doutrina e jurisprudência. Curitiba: Juruá, 2009, p. 75.

regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima e defesa marítima.⁵⁶ Portanto, qualquer norma que estabeleça direitos e deveres aos assuntos ligados ao direito marítimo e à navegação, será de competência exclusiva do Congresso Nacional. Ressalta-se que o rol de assuntos contidos no dispositivo constitucional é meramente exemplificativo. Isto porque, segundo Fernanda Menezes de Almeida, existem outras matérias de patente responsabilidade da União que devem ter a sua integração efetivada por meio da produção de leis, como, por exemplo, o regramento sobre os espaços marítimos.⁵⁷

As atribuições legiferantes, as administrativas e as jurisdicionais alusivas à proteção dos bens e interesses da União, estão, conseqüentemente, circunscritas aos órgãos federais, como, por exemplo, o processo e julgamento, pela justiça federal, das causas em que a União, entidade autárquica ou empresa pública federal forem interessadas na condição de autoras, rés, assistentes ou oponentes.⁵⁸

As normas constitucionais relativas ao meio ambiente, objetivam salvaguardar uma das dimensões da segurança marítima: o meio ambiente marinho. Essa dimensão pode ser afetada pela poluição originada dos abandonos de embarcações, principalmente quando nos referimos aos navios que transportam cargas perigosas, ou pelo simples fato de transportarem consigo enormes quantidades de óleo combustível e materiais contaminantes, como, por exemplo, o amianto. Nesse aspecto, a Constituição traça as diretrizes legislativas e administrativas dos entes da federação quanto à proteção do meio ambiente, incluindo o marinho.

A própria Carta Magna, segundo José Afonso da Silva, deu destaque nunca antes visto à questão ambiental.⁵⁹ Atualmente, tornou-se consenso que o artigo 225 da Constituição Federal, ao declarar o direito de todos ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, amalgamou esse princípio ambiental como um dos direitos fundamentais, assim como o direito a vida, a segurança e a liberdade, posto que sem aquela, estas não podem subsistir.⁶⁰

A Constituição Federal, em seu artigo 23, enumera diversos assuntos de competência administrativa a todos os entes da federação. Neste caso, haverá a soma de esforços, por parte da União, Estados e Municípios, para a consecução de um mesmo objetivo, em cooperação. São as

56 Art. 22, incisos I, X e XVIII.

57 ALMEIDA, Fernanda Dias de Menezes. Competências na Constituição de 1988. 1ª ed. São Paulo: Atlas, 1991, p. 105-107.

58 Art. 109, inciso I, da CRFB/88.

59 SILVA, José Afonso da. Direito Ambiental Constitucional. 4. ed. São Paulo: Malheiros, 2003. p. 45-46.

60 MASCARENHAS, Luciane Martins de Araújo. Desenvolvimento sustentável: estudo de impacto ambiental e estudo de impacto de vizinhança. Curitiba: Letras da Lei, 2008. p. 52-55

chamadas *competências concorrentes administrativas*. Ainda que haja conflitos na referida cooperação, os interesses de maior abrangência sobrepor-se-ão aos de menor abrangência, i. e., os interesses nacionais estarão acima dos regionais, por sua vez, os regionais estarão acima dos locais.⁶¹ Dentro dos assuntos relacionados, são previstas funções como o de proteger o meio ambiente, combater a poluição em qualquer de suas formas e preservar as florestas, a fauna e a flora. A partir dessas atribuições,

Quanto ao artigo 24 da Constituição Federal, foi prevista a competência de todos os entes para legislar sobre conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição e responsabilidade por dano ao meio ambiente.⁶² As regras para a atividade legislativa são compartimentalizadas, com o fim de evitar conflitos entre normas. Assim, a União estabelecerá normas de caráter geral (art. 24, §1º), enquanto os Estados da federação estabelecerão normas suplementares (art. 24, § 2º), por fim, os municípios estabelecerão normas para atender as peculiaridades locais (art. 30, I). Em resumo, tanto no bojo da competência concorrente administrativa, quanto na competência legislativa concorrente, todos os entes da federação convergem para a proteção do meio ambiente marinho de forma ampla e coordenada, contribuindo para a salvaguarda de uma das dimensões da segurança marítima.

A partir do panorama constitucional de titularidade dos bens e competências legislativas, privativa ou concorrente, referente aos espaços marítimos e ao direito ligados ao uso do mar, abordaremos o tema sob o prisma das leis federais. Passamos, portanto, a identificar e descrever as leis federais mais importantes ligadas ao abandono de embarcação, com vistas à traçar um panorama referente à repartição de atribuições entre os órgãos público envolvidos, cujo poder de polícia poderá ser exercido, fundamentado no princípio da legalidade.

61 MENDES, Gilmar Ferreira; COELHO, Inocêncio Mártires; GONET BRANCO, Paulo Gustavo. Curso de direito constitucional. 15. ed - São Paulo: Saraiva Educação, 2020. p. 935-936.

62 Art. 24, incisos VI e VIII.

2.2 Abandono de embarcações e suas circunstâncias

2.2.1 Abandono de embarcações na condição de bem afundado, submerso, encalhado e perdido em águas sob jurisdição nacional

O abandono de embarcações pode ocorrer após um salvamento marítimo;⁶³ após uma inspeção naval, em especial após a determinação da correção de irregularidades pela AMB; ou simplesmente em desobediência às normas referentes à segurança da navegação. Qualquer que seja a causa do abandono, uma vez efetivada, a embarcação constitui um bem perdido e que enseja na atuação da Autoridade Naval, aplicando-se-lhes a Lei nº 7.542/1986, ou Lei de Remoção e Demolição de Coisas ou Bens Afundados, Submersos, Encalhados e Perdidos em Águas sob Jurisdição Nacional. Contudo, existe dúvida quanto a aplicação da referida norma em caso de abandono. Isto porque a norma refere-se a bens ou coisas perdidas e não “abandonadas”.

No período entre os debates das disposições da CNUDM e a sua entrada no ordenamento jurídico interno brasileiro, existia a necessidade de uma lei atualizada no que dizia respeito à pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional. Em vista disso, no dia 26 de setembro de 1986, foi promulgada a Lei nº 7.542/1986.

As normas que dispunha sobre o assunto estava pulverizada em códigos e decretos, como bem expôs o Ministro da Marinha, Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, em sua exposição de motivos anexa ao Projeto de Lei (PL) nº 2.680/83, o qual deu origem a Lei nº 7.542/86.⁶⁴

63 Segundo o subitem 1.2.4 da NORMAM-10/DPC, Salvamento Marítimo compreende todo “*Serviço remunerado, prestado por entidades públicas (federais, estaduais ou municipais) ou privadas, às embarcações, coisas ou bens, em perigo no mar, áreas portuárias e águas interiores, por força de acidentes ou avarias, visando sua recuperação, manutenção das suas condições operativas ou reboque para reparos em estaleiro ou oficina especializada.*”

64 *EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 0095 DE 30 DE AGOSTO DE 1983, DO MINISTÉRIO DA MARINHA. Excelentíssimo Senhor Presidente da República: O Direito Marítimo Brasileiro ressent-se há muito de legislação atualizada reguladora das atividades de pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terrenos de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro ou fortuna do mar. Nossa legislação fundamenta-se no Código Comercial de 1850, na Nova Consolidação das Leis das Alfândegas e Mesas de Renda de 1894 e em Decretos-lei de 1938, 1939 e 1945, dispositivos esses que pelas próprias datas de edição já evidenciam obsolescência. Por outro lado no campo do Direito Internacional, o Brasil se fez signatário da Convenção de Bruxelas de 1910, cuja promulgação foi formalizada pelo Decreto nº 10.773, de 10 de fevereiro de 1914, embora durante todo esse período não tenha havido a devida adequação da lei interna. A Marinha, na tentativa de contribuir para preencher lamentável lacuna da nossa*

Para compreendermos o seu alcance, deve-se partir da delimitação expressa no seu artigo 1º, o qual dispõe:

Art 1º As coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terrenos de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, ficam submetidos às disposições desta lei.

A nova lei não descreve conceitos e definições, comumente presente em leis ordinárias, contudo, podemos depreender as suas características por meio da exegese jurídica. Isto posto, estão presentes quatro elementos básicos que integram o artigo 1º. O primeiro consiste em caracterizar o seu objeto material: *coisas* ou *bens*. Assim, para o civilista Clóvis Beviláqua:

...a palavra coisa, ainda que, sob certas relações, corresponda, na técnica jurídica, ao termo bem, todavia dele se distingue. Há bens jurídicos, que não são coisas: a liberdade, a honra, a vida, por exemplo. E, embora o vocábulo coisa seja, no domínio do direito, tomado em sentido mais ou menos amplo, podemos afirmar que designa, mais particularmente, os bens que são, ou podem ser, objeto de direitos reais. Neste sentido dizemos direito das coisas.⁶⁵

O conceito mais harmônico quanto às características relativas aos bens e coisas descrita na norma, seria a de Agostinho Alvim, citado por Maria Helena Diniz, onde bens *são as coisas materiais e imateriais que têm valor econômico e que podem servir de objeto a uma relação jurídica*.⁶⁶ Portanto, uma embarcação, como a carga, estará dentro do espectro de aplicação da regra, posto que ambos são bens no regramento civil.

legislação, realizou estudos com a participação de entidades ligadas ao setor, dentre as quais citamos a Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso, Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA), Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM), Empresa brasileira de Petróleo (PETROBRAS) e Empresa de Portos do Brasil (PORTOBRAS), que indicaram a conveniência de elaborar um diploma legal sobre o assunto. Tal documento, o Anteprojeto de Lei que a esta acompanha, foi ainda apreciado pelos Ministérios da Justiça e da Fazenda, cujas sugestões e recomendações foram incorporadas ao texto inicial. Assim sendo, tenho a honra de submeter à elevada apreciação de Vossa Excelência o Anteprojeto de Lei que dispõe sobre a pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional em terrenos de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar. Aproveito a oportunidade para renovar a V. Exa meus protestos de distinta consideração. Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, Ministro da Marinha.

65 BEVILAQUA, Clóvis. *Theoria Geral do Direito Civil*. Campinas: Red Livros, 1999, p. 152.

66 DINIZ, Maria Helena. *Direito civil brasileiro*. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2002. v.1, p. 277.

O segundo elemento abrange o estado ou qualidade do objeto material já delimitado, isto é, a característica qualitativa que o diferencia dos demais objetos similares. Nesse caso, as regras se aplicam aos bens e coisas *afundados, submersos, encalhados e perdidos*. Portanto, afundado é algo que está no fundo, e que, normalmente, sofre a ação de ser afundado. Enquanto submerso é o objeto que está mergulhado em água, coberto por ela, não necessariamente em seu fundo. Já encalhe é o contato das chamadas obras vivas da embarcação com o fundo, provocando resistências externas que dificultam ou impedem a movimentação da embarcação.⁶⁷ Por fim, o termo “*perdido*” significa um bem que sai da esfera de posse e disponibilidade de seu proprietário ou detentor, ou de forma involuntária (*res desperdita*), ou de forma voluntária, como a coisa abandonada (*res derelictae*), onde é necessária a "intenção do (...) dono" de se despojar da coisa, destacando, ainda, que não é obrigatória a "existência de uma declaração expressa do dono", bastando a dedução inequívoca de que há o "propósito de abandonar o bem", assim como o comportamento com relação ao bem.⁶⁸

O termo “abandono” está prevista, textualmente, na Lei nº 7.542/86, no caso do responsável pela remoção do bem não completar a referida operação.⁶⁹ No entanto, a ação de abandonar o bem, em que pese lhe faltar a descrição textual do termo, está caracterizado na própria lei.⁷⁰

O terceiro elemento compreende o âmbito geográfico da ocorrência do fato gerador. No caso sob análise, se dará *em águas sob jurisdição nacional, em terrenos de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais*. Portanto, sem grandes dificuldades, os bens e coisas situados nos espaços marítimos regulados pela Lei nº 8.617/93, bem como em terrenos de marinha ou marginais, serão aplicadas a regras do referido diploma legal.

Por fim, o quarto e último elemento, consiste na descrição das hipótese causais do afundamento, submersão, encalhe ou perdimento do bem. Destarte, segundo o artigo 1º, estes incidentes devem ocorrer em decorrência de: *sinistro, alijamento ou fortuna do mar*:

67 Conceito descrito no item 0106, a, 1, II da NORMAM-09/DPC.

68 DINIZ, Maria Helena. Curso de direito civil brasileiro. 20. ed. rev. atual. São Paulo: Saraiva, 2004, v.4, p. 304.

69 Art. 15, §3º.

70 Art. 3º, da Lei nº 7.542/1986: “Art 3º As coisas ou bens referidos no art. 1º desta lei serão considerados como perdidos quando o seu responsável: I - declarar à Autoridade Naval que o considera perdido; II - não for conhecido, estiver ausente ou não manifestar sua disposição de providenciar, de imediato, a flutuação ou recuperação da coisa ou bem, mediante operação de assistência e salvamento.

Sinistro, segundo o Dicionário Michaelis é “qualquer acontecimento que acarreta dano, perda ou morte; acidente, desastre, soçobro”. Para a Lei nº 7.542/86, não existe distinção relativo a origem do sinistro, se foi produzido por dolo, imperícia, negligência, imprudência, ou por caso fortuito ou força maior. Não raros os casos em que abandonos de embarcação ocorrem devido ao desdobramento de um sinistro, pelo comprometimento de um ou mais equipamentos essenciais do navio. Assim, o que se requer do proprietário ou armador é a ação de salvamento, remoção ou demolição do bem, após a ocorrência do sinistro.

Alijamento consiste no ato deliberado de lançar na água, no todo ou em parte, carga ou outros bens existentes a bordo, com a finalidade de salvar a embarcação, parte da carga ou outros bens.⁷¹ Como já mencionado, a CNUDM conceitua o termo alijamento, que pode significar, também, “qualquer afundamento deliberado no mar de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções”.⁷² Este último conceito é ratificado pela Lei do óleo.⁷³

Quanto à *fortuna no mar*, não existe um conceito expresso em lei e sua conceituação é controversa, porém, segundo jurisprudência do Tribunal Marítimo, trata-se de *um fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível, geralmente ligado a bruscas alterações meteorológicas*.⁷⁴ Esta circunstância tem guarida no Código Civil, em seu artigo 393, onde prevê que “o devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado”. Ainda em seu parágrafo único, preconiza que “o caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir”. Todavia, entendemos que, igualmente esboçado sobre o sinistro, a motivação sobre a condição do estado de perigo da embarcação, ainda que por questões imprevisíveis e inevitáveis, não isenta o seu proprietário ou armador de providenciar o salvamento, a remoção ou a demolição do bem, caso contrário, configurar-se-á o abandono.

71 Definição constante no item 0106, “a”, 1, X da NORMAM-09/DPC.

72 Artigo 1º, § 5º, “a”, II.

73 Art. 2º, XVI, da Lei nº 9.966/2000: “Art. 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições: (...) XVI – alijamento: todo despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive seu afundamento intencional em águas sob jurisdição nacional;”

74 BRASIL. Tribunal Marítimo. Processo no 30.780/16. B/P “SÓ VITÓRIA”. Avaria no motor, provocando a deriva da embarcação, seguida de encalhe, com perda total do pesqueiro, sem ocorrência de danos pessoais ou poluição ambiental. Causa não apurada com a devida precisão. Condição adversa de tempo. Fortuna do mar. Infração ao RLESTA e à Lei no 8.374/91. Arquivamento. Procuradoria Especial da Marinha versus Antônio Carlos Silveira. Juiz Relator: Geraldo de Almeida Padilha. Rio de Janeiro, 21 de agosto de 2017. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tn/files/file/acordao_calendario/30.780-16%20C.pdf. Acesso em: 10 dez. 2021.

A Lei nº 7.542/86 fora promulgada para atender dois imperativos substanciais: (i) a salvaguarda dos bens de valor artístico, de interesse histórico ou arqueológico; e (ii) a segurança da navegação e o perigo de danos a terceiros e ao meio ambiente.⁷⁵ Ressalta-se a preocupação da norma com a proteção ao meio ambiente marinho, antes mesmo da Constituição de 1988, ainda que de forma insipiente.

Anterior à sua promulgação, as regras atinentes restringiam-se, como mencionado na exposição de motivos do Ministro da Marinha, às normas do final do século XIX e primeira metade do século XX, o qual passamos a mencionar.

O Código Comercial de 1850, no título IX, da Parte Segunda (DO COMÉRCIO MARÍTIMO), versava sobre naufrágio e salvados, especificamente entre os artigos 731 e 739, que atualmente foram revogados. Tais dispositivos regulamentavam as hipóteses de naufrágio de navio ou sua carga ou fazendas de bordo, bem como procedimentos para o seu salvamento.⁷⁶

75 Art. 18, da Lei nº 7.542/1986: “Art 18. A Autoridade Naval, no exame de solicitação de autorização para pesquisa, exploração ou remoção de coisas ou bens referidos no art. 1º desta lei, levará em conta os interesses da preservação do local, das coisas ou dos bens de valor artístico, de interesse histórico ou arqueológico, a segurança da navegação e o perigo de danos a terceiros e ao meio ambiente.”

76 “DO NAUFRÁGIO E SALVADOS. Art. 731 - Ninguém pode arrecadar as fazendas naufragadas no mar ou nas praias, estando presente o capitão ou quem suas vezes fizer, sem consentimento seu. Art. 732 - O Juiz de Direito do Comércio respectivo, logo que lhe constar que algum navio tem naufragado ou se acha em perigo de naufragar, passará sem demora ao lugar do naufrágio, e empregará todas as diligências que forem praticáveis para a salvação da gente, navio e carga: e faltando o capitão ou quem suas vezes faça, ou não aparecendo neste ato o dono, consignatário ou pessoa por eles, mandará proceder a inventário dos objetos salvados, e os fará por em boa e segura guarda. Se o naufrágio acontecer em porto onde houver Alfândega ou Mesa de Rendas, ou em costas vizinhas, as diligências do inventário e arrecadação serão praticadas com assistência dos empregados respectivos, e na sua falta com os da Coletorias. Art. 733 - Os objetos salvados que puderem deteriorar-se pela demora, serão vendidos em hasta pública, e o seu produto posto em depósito, por conta de quem pertencer. Os objetos que se acharem em bom estado serão conduzidos para a respectiva Alfândega, procedendo-se a respeito deles na conformidade do Regimento das Alfândegas. Art. 734 - Achando-se presente o capitão, ou o dono das mercadorias, ou quem suas vezes faça, tomará conta das fazendas salvas, e as poderá conduzir para o porto do seu destino, ou outro qualquer: com declaração porém de que, se as fazendas, por serem de origem estrangeira; estiverem sujeitas ao pagamento de alguns direitos, se o capitão ou dono preferir navegá-las para porto do Império, só lhe será permitido a viagem se nesse porto houver Alfândega. Art. 735 - Se alguém puder salvar navio, fragmento ou carga abandonados no alto mar ou nas costas, entregando tudo imediatamente e sem desfalque ao Juiz de Direito do Comércio do distrito, haverá um prêmio de dez a cinqüenta por cento do seu valor: deixando de fazer a entrega, incorrerá nas penas criminais impostas aos que não entregam a coisa alheia perdida. Art. 736 - O salário que vencerem as pessoas empregadas no serviço do salvamento do navio ou carga, e bem assim os prêmios que se deverem nos casos em que estes puderem ter lugar, serão regulados por árbitros; tendo-se em consideração o perigo e a natureza do serviço, a prontidão com que este for prestado, e a fidelidade com que as pessoas nele empregadas houverem feito entrega dos objetos salvos. Art. 737 - O capitão e pessoas da tripulação que salvarem ou ajudarem a salvar o navio, fragmentos ou carga, além das suas soldadas pela viagem (art. 559), tem direito a uma gratificação correspondente ao seu trabalho e aos perigos que tiverem corrido. Art. 738 - As despesas com os salvados, as necessárias para habilitar o navio para a sua navegação, e as que se fizerem com o transporte da carga (art. 614), tem hipoteca especial e

Quanto à Consolidação das Leis das Alfândegas e Mesas de Renda de 1894, em seu capítulo III (*Dos naufrágios, arrecadação e destino dos salvados, e das mercadorias e objectos arrojados ás praias ou que forem encontrados fluctuando no mar*), do Título VII (*Da importação e exportação, o da policia fiscal em relação ás embarcações que demandarem ou estiverem ancoradas nos mares territoriaes, rios, lagôas e portos da Republica*); de forma análoga, foi regulamentado situação de naufrágio de embarcações e/ou suas mercadorias decorrente de sinistro, em especial os seus artigos 284 e 286, que previam:

Art. 284. No caso de naufragio de alguma embarcação, as Autoridades lucaes são obrigadas a participar tal successo á Alfandega ou á Autoridade fiscal mais proxima. (Reg. de 1860, art. 331.)

e:

Art. 286. Logo que o sinistro conste na Alfandega, ou Mesa de Rendas competente, o Inspector ou Administrador designará, para assistir e fiscalizar a arrecadação dos salvados, os empregados e demais auxiliares que forem estrictamente necessarios, segundo a importancia do naufragio e as condições do logar em que este tiver occorrido.

Logo que se conclua aquelle serviço, serão conservados no ponto onde se acharem depositadas as mercadorias salvadas unicamente os empregados fiscaes que ao respectivo Inspector ou Administrador parecerem sufficientes para guarda e fiscalização das mesmas mercadorias, até que a estas se dê destino. (Reg. de 1860, art. 333 e Decreto n. 5865 de 6 de fevereiro de 1875, art. 1º.)

Alguns Decretos-Lei dos anos de 1938, 1939 e 1945, revogados pela Lei nº 7.542/86, dispuseram sobre o assunto, como, por exemplo, o Decreto-Lei nº 235, de 2 de fevereiro de 1938, que versava sobre remoção de embarcações naufragadas ou encalhadas e de cascos abandonados, o qual estabelecia competência ao Departamento Nacional de Portos e Navegação, subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas e às Capitánias dos Portos, órgãos integrantes do Ministério da Marinha, para a remoção de embarcações e cascos abandonados.⁷⁷

preferência nos objetos salvos ou no seu produto. Art. 739 - As questões que se moverem sobre o pagamento de salvados, serão decididas por árbitros no lugar do distrito onde tiver acontecido o naufrágio.”

77 Art. 1º A promoção das providências necessárias a remoção de embarcações naufragadas ou encalhadas e de cascos abandonados, observadas as normas disciplinadas pela legislação vigente, compete: a) ao Ministério da Viação e Obras Públicas, representado pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação, nos trechos dos portos organizados ou em suas vias de acesso nos quais operam os navios para atracação e desatracação das instalações portuárias existentes; b) ao Ministério da Marinha, representado pelas Capitánias dos Portos, em todos os demais casos não atribuídos ao Ministério da Viação e Obras Públicas.

No campo do Direito Internacional, a Convenção sobre Abalroação e Assistência Marítima (Convenção de Bruxelas de 1910), referenciada pela exposição de motivos, foi internalizada em nosso ordenamento jurídico por meio do Decreto nº 10.773, de 19 de fevereiro de 1914. A referida Convenção é aplicável nos casos de abalroação ocorrida entre navios de longo curso ou entre estes e embarcações de navegação interior, bem como prevê as indenizações devidas, em razão de danos causados aos navios, às coisas ou às pessoas que se encontrem a bordo.⁷⁸ No entanto, o foco deste decreto concentrava-se nas regras de abalroamento.

Atualmente, no que concerne às regras expressas da Lei nº 7.542/86, a partir do artigo 3º foi estabelecida regras para a declaração de perdimento de bens ou coisas em AJB, quer seja por declaração expressa ou tácita, por parte do proprietário e/ou armador. Os artigos 9º ao 19, preveem regras para pesquisa, exploração ou remoção de coisas ou bens, como, por exemplo, a autorização legal à Autoridade Naval em implementar medidas administrativas liminares para a remoção ou demolição de coisas ou bens por conta e risco de seu responsável.⁷⁹ Dos artigos 20 ao 27, a lei passa a prever regras para a pesquisa e exploração de bens e coisas de valor artístico, de interesse histórico ou arqueológico. Enquanto os artigos 28 ao 37 dispõem sobre regras gerais de bens ou coisas encontradas, responsabilidades e regras de transição.

Isto posto, a matéria tratada pela Lei nº 7.542/86, está intrinsecamente ligada ao abandono de embarcações, porquanto o navio constitui um bem de valor econômico e passível de relações jurídicas, propenso ao alijamento deliberado ou simples abandono nas águas interiores, mar territorial ou zona econômica exclusiva. Além do mais, as normas revogadas pela presente lei versavam, textualmente, sobre abandono de embarcação ou cascos.

De qualquer forma, tal conduta provoca a adoção tanto de medidas preventivas, como, a determinação, pela Autoridade Naval, de que o responsável realize a remoção ou demolição de bens ou coisas, total ou parcialmente, quando constituírem ou vierem a constituir perigo,

Art. 2o Os armadores ficam obrigados, pelas embarcações sob suas responsabilidades, ao custeio das despesas com a remoção de que trata o artigo anterior.

78 *ARTIGO 1º Em caso de abalroação ocorrida entre navios de mar ou entre navios de mar e embarcações de navegação interior; as indenizações devidas, em razão de danos causados aos navios, às cousas ou às pessoas que se encontrem a bordo, serão reguladas em conformidade das disposições, quaisquer que sejam as águas em que se tiver dado a abalroação.*”

79 Art. 11, § 2º.

obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente;⁸⁰ bem como a própria Autoridade Naval execute tais medidas por conta e risco de seus responsáveis.

2.2.2 Abandono de embarcação no bojo do Salvamento Marítimo

Fruto do direito consuetudinário, o salvamento marítimo, também denominado, em alguns países, como assistência ou salvação marítima,⁸¹ consiste na prestação da devida assistência à embarcação ou bens em perigo no mar, com a finalidade de impedir ou mitigar as consequências de um acidente. No Brasil, a norma que define regras e procedimentos sobre a matéria está circunscrita à Lei nº 7.203, de 3 de julho de 1984.

Segundo Eliane Maria Octaviano Martins, a diferença entre os termos “assistência” e “salvamento”, basicamente, fundamenta-se na condição de abandono do navio. Caso o auxílio ou a assistência ao navio em perigo ocorrer sem o abandono da sua tripulação, estar-se-ia diante da assistência. Ao contrário, se houver o abandono do navio, pela sua tripulação, estaremos diante de um salvamento.⁸²

Um dos cenários onde pode originar o abandono de embarcações, transcorre, justamente, no bojo das ações de assistência e salvamento marítimo. Dessa forma, nada impede que a conduta de abandonar o navio possa ocorrer antes e durante a ação de salvamento, ou após a ação de assistência. Podemos delimitar duas fases para o abandono de embarcação no âmbito da assistência e salvamento marítimo.

A primeira consiste na assistência e salvamento propriamente dito. Desse modo, o objetivo, independente de abandono da embarcação, é pôr o navio ou sua carga à salvo. Deste fato resulta as regras sobre a obrigatoriedade do salvamento, responsabilidades e remuneração pela execução das operações.⁸³

A segunda fase, em caso de abandono da embarcação, persistirá as responsabilidades quando à assistência e salvamento do navio, em especial às questões de responsabilidade

80 Art. 5º.

81 Cf. ZANELLA, Tiago Vinicius. Salvamento Marítimo e a Proteção do Meio Marinho: A Relativização do Princípio No Cure No Pay para a Proteção do Meio Ambiente Marinho. *Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário*, v. 5, p. 86-105, 2015. Disponível em: https://www.cidp.pt/revistas/ridb/2014/01/2014_01_00783_00812.pdf. Acesso em 14 dez. 2021.

82 MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*, volume III: contratos e processos. São Paulo: Manole, 2015, vol. III, p. 775.

83 Artigos 3º ao 8º.

pelos danos a terceiro, ao meio ambiente e ressarcimento dos custos operacionais,⁸⁴ os quais deverão ser suportados pelos proprietários, armadores e eventuais atores envolvidos, como, por exemplo, o comandante do navio. Não obstante, inaugura-se a fase da remoção ou demolição do navio sinistrado nas AJB. Nesta fase, aplicar-se-á as regras da Lei nº 7.542/86, com a atuação da Autoridade Naval, conforme relatado no tópico anterior.

Dessa maneira, em caso de abandono de embarcação, no contexto de salvamento marítimo, as medidas administrativas desbordarão em duas fases distintas, a fase da assistência e salvamento propriamente dita e a fase de remoção e/ou demolição da embarcação, nos casos de eventual inércia de seu proprietário. Nesta última fase, haverá a notificação para que o proprietário tome a correspondente medida de remoção ou demolição. Caso este permaneça inerte, a execução poderá ser realizada, *esponte propria*, pela Autoridade Naval ou autorizar terceiros que a executem, tudo por conta e risco dos responsáveis pelo navio.

2.2.3 Abandono de embarcação decorrente de inspeção naval

Segundo a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, conhecida como Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), inspeção naval compreende a atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento da LESTA, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio; é de competência.⁸⁵ Sua regulamentação efetiva-se pelo Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998 (RLESTA).

Resultante do Projeto de Lei nº 4.259/1993, proposta pelo Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra, Ivan da Silveira Serpa.⁸⁶ Em seu texto original, as atividades de inspeção administrativa com fim de implementação da lei e normas de segurança da navegação denominava-se atividade de “Polícia Naval”, posteriormente alterada para

84 MARTINS, op. cit., 2015, p. 778.

85 Art. 2º, VII.

86 BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 4.259, de 27 de outubro de 1993. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e da outras providencias. Brasília: Câmara dos Deputados, 1993. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=node01mqivfb4rvq0i1uls6mhc9gaez513869.node0?codteor=1136196&filename=Dossie+-PL+4259/1993. Acesso em: 14 dez. 2021.

“Inspeção Naval”. Ainda, previa a criação da Autoridade de Segurança do Tráfego Aquaviário – ASTA, designada pelo Ministro da Marinha, seria responsável pelo controle da implementação da referida lei e pelo estabelecimento das normas decorrentes, dentre outras regras retiradas do projeto. Contudo esta e outras regras foram modificadas ou retiradas por ocasião de sua aprovação.

Uma das diversas regras previstas na lei aprovada pelo Congresso Nacional, foram estatuídas as penalidades aplicadas nos casos de infração às regras de segurança da navegação.⁸⁷ Dentre as penalidades previstas enumera-se: (i) multas; (ii) suspensão do certificado de habilitação; (iii) cancelamento do certificado de habilitação; e (iv) demolição de obras e benfeitorias. Ressalta-se que as penalidades de multa e demolição de obras e benfeitorias, poderão ser cumuladas com as demais sanções.⁸⁸

Igualmente, a LESTA previu medidas administrativas⁸⁹ que podem ser aplicadas, *in limine*, i.e., imediatamente, a par das regras sobre penalidades existentes. Estes últimos, dependentes da instauração de um processo administrativo que garanta o contraditório e ampla defesa. Dessa forma, as medidas administrativas não tem a natureza sancionatória, mas são complementares a estas. À vista disso, as medidas administrativas consistem em: (i) apreensão do certificado de habilitação; (ii) apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação; (iii) embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação; (iv) embargo da obra; e (v) embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

Quando a inspeção naval é realizada em uma embarcação e constatada irregularidades sanáveis referentes às normas de segurança da navegação, abre-se o prazo de 90 (noventa) dias para que sejam sanadas todas as pendências. Em caso do não atendimento das determinações do agente da Autoridade Marítima no prazo legal, será editada portaria para a instauração de processo de perdimento, com o fim de ser leiloadada ou incorporada aos bens da União.⁹⁰

A partir da notificação para saneamento das irregularidades, podem resultar em duas ações, por parte do proprietário e/ou armador. A primeira é o atendimento das solicitação do agente que autuou a embarcação, sanando as suas irregularidades. A segunda ação compreende da inação por parte dos responsáveis pelo navio. A verdade é que essa ausência de decisão ou ociosidade,

87 Capítulo V – Das penalidades. Entre os artigos 22 ao 35.

88 Art. 25.

89 Artigos 16 ao 21.

90 Art. 17, §2º.

usualmente, por parte de proprietários ou armadores estrangeiros, revela-se proposital e tem como objetivo não despendar consideráveis valores para o saneamento das irregularidades. Na ótica do proprietário/armador do navio, será mais custoso sanear as discrepâncias constatadas na inspeção naval, do que abandonar o próprio bem. Fato ocorrido, por exemplo, como os Navios Mercante “RECIFE STAR”, “JARI STAR”, “LOG-IN RIO” e “ANGRA STAR”, onde foram instaurados os processos de perdimento, segundo as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM),⁹¹ culminando no leilão das embarcações.

2.2.4 Abandono de embarcação e a prevenção da poluição ambiental

No que se refere às questões ligadas ao meio ambiente marinho, é necessário destacar a direta correlação entre o abandono de embarcações e a poluição dos espaços marítimos. Este assunto foi um dos temas positivados na CNUDM e outras Convenções, como a MARPOL;⁹² OPRC/90⁹³ e a *London Convention*.⁹⁴

Já na ordem jurídica interna brasileira, a Política Nacional do Meio Ambiente, foi prevista pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, onde existe a conceituação de poluição ambiental, assim prescrita em seu art. 3º, inciso III e alíneas a ao e:

Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:

(...)

III - poluição, a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente:

- a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população;
- b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas;
- c) afetem desfavoravelmente a biota;
- d) afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente;
- e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos;

À vista disso, as embarcações, que naturalmente, possuem material combustíveis para

91 Vide Capítulo 3 - DOS FATOS DECORRENTES DA INSPEÇÃO NAVAL - NORMAM-07/DPC.

92 Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973. Internalizada no ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto nº 2.508, de 4 de março de 1998.

93 Convenção Internacional Sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, 1990. Internalizada no ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto nº 2.870, de 10 de dezembro de 1998.

94 Convenção sobre a Prevenção de Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e outras matérias, 1972. Internalizada no ordenamento jurídico brasileiro pelo Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982.

o funcionamento de suas máquinas de propulsão, assim como outros materiais que eventualmente possuam potencial risco de degradação ao meio ambiente, contribuem para a poluição do meio ambiente marinho. Esse fator é potencializado com a prática do abandono das embarcações, tendo em vista o não preparo da embarcação para o seu desmantelamento ou reciclagem, o que carreará uma série de materiais poluentes transportados ou integrantes de sua estrutura.

Nos casos de poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas, portos marítimos e instalações que operam com óleo, foram normatizadas regras, com o intuito de evitar ou combater a poluição deles provenientes pela Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, conhecida como “Lei do óleo” e regulamentada pelo Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002. As disposições da Lei do óleo, em conjunto com o Decreto nº 8.127, de 22 de outubro de 2013, parcialmente revogado pelo Decreto nº 10.950, de 27 de janeiro de 2022,⁹⁵ visam carrear ao ordenamento jurídico interno, muitas das diretrizes e princípios preconizados pela OPRC/90. Destacamos, assim, o conceito de alijamento pela Lei do Óleo, *in verbis*:

Art. 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

(...)

XVI – alijamento: todo despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive seu afundamento intencional em águas sob jurisdição nacional;

O alijamento, segundo a Lei do Óleo em águas sob jurisdição nacional deverá obedecer às condições previstas na *London Convention*. Dessa forma, o abandono de embarcação, em AJB, constitui, na verdade, uma forma de alijamento, uma vez que a norma não discrimina se o afundamento intencional se dá de forma imediata ou *a posteriori*. O simples abandono do navio, via de regra, normalmente redundará em seu afundamento, por circunstâncias adversas, como, as climáticas ou as estruturais do próprio navio, caso não seja salvo. Ao desvencilhar-se do bem, o seu responsável agiu ou omitiu-se em relação a um eventual afundamento, ou ainda, assumiu o risco de produzir o resultado, constituindo em dolo eventual. Em nosso sentir, já está caracterizada a conduta de alijamento, na modalidade abandono.

Antes da publicação do regulamento da Lei do óleo, o Decreto nº 4.136/2002, a multa

95 Dispõe sobre o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional.

administrativa fundamentava-se na lei ambiental.⁹⁶ A conduta era tipificada, genericamente, como infração administrativa ambiental por ação ou omissão, culminando na aplicação de multa que poderia alcançar o valor de cinquenta milhões de reais. Para a lei ambiental, a infração ambiental administrativa compreende *toda ação ou omissão que viole as regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente*. A multa poderia ser aplicada tanto pelos funcionários de órgãos ambientais integrantes do Sistema Nacional de Meio Ambiente – SISNAMA, quanto pelos agentes das Capitânicas dos Portos, do Comando da Marinha, responsáveis pela respectiva fiscalização.

A partir da entrada em vigor do regulamento da Lei do óleo, as regras referentes à aplicação de multa administrativa houve uma adequação, com a finalidade de atender a gradação dos valores aplicáveis diante da gravidade da infração cometida.⁹⁷

Por fim, a LESTA dispõe sobre a observância das prescrições constantes em atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil sobre a matéria.⁹⁸ Por essa razão, os órgãos e agentes públicos responsáveis pela implementação da segurança do tráfego aquaviário, bem como da prevenção e controle da poluição ambiental causada por embarcações, de igual modo, poderão aplicar as disposições previstas em atos internacionais sobre a matéria, assim como em leis internas com fim de mitigar os danos ambientais derivados do abandono ou alijamento da embarcação.

Passamos, então, a descrever o poder de polícia e identificar os órgãos responsáveis pela adoção de medidas preventivas emergenciais para a mitigação do abandono de embarcações em AJB, por parte de proprietário estrangeiro.

2.3 Poder de polícia

No presente tópico, identificaremos os órgãos públicos que trabalham para a implementação e manutenção da garantia da segurança pública relativa ao uso do mar, quer seja na sua vertente de segurança do tráfego aquaviário, quer seja na da prevenção e proteção do meio ambiente marinho.

Para a compreensão das medidas administrativas que podem ser adotadas pelos agentes públicos para a mitigação das ameaças à segurança marítima, decorrente de abandono de

96 Artigo 70, § 1º, combinado com o artigo 75, ambos, da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.

97 Art. 4º, do Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002.

98 Artigos: 2º, incisos VI e XXI; 8º, inciso I e 36.

embarcações, por parte de proprietário estrangeiro, é necessário entender a origem e o fundamento das atribuições desses mesmos órgãos.

A Administração Pública, tendo em vista o interesse público, deve ser municiado de instrumentos que viabilizem a convivência harmônica entre os interesses privados e público, assim como a implementação da boa ordem e liberdades administrativas. Nasce então o chamado *poder de polícia*. Ao lado dos poderes discricionário e regulamentar, conferido à Administração Pública, o poder de polícia é uma prerrogativa administrativa. Não sem causa, portanto, a supremacia do interesse público fundamenta a mencionada faculdade. Dessa forma, a Administração Pública tem permissão para ingerir na esfera do interesse do particular com fim de proteger o interesse público, ainda que tenha que restringir direitos individuais.⁹⁹

Em 1986, o jurista Hely Lopes Meirelles já dissertava sobre a importância do poder de polícia e suas ramificações para a preservação do direito à *segurança*, asseverando que:¹⁰⁰

O poder de polícia estende-se a vários setores na defesa do cidadão, da coletividade e do próprio Estado. Temos, assim, a polícia administrativa, a polícia judiciária e a polícia de manutenção da ordem pública. Todo esse mecanismos administrativo e judiciário visa a preservar o que genericamente se conceitua como direito à segurança, o que fazem jus todos os integrantes dos Estados civilizados, sem distinção de pessoa, raça ou credo. Esse Direito não se limita à proteção do indivíduo somente quanto à sua incolumidade física, mas se estende a todos os bens da pessoa humana, relacionados com a sua conduta civil, familiar, profissional e social.

O poder de polícia conferida aos órgãos da administração pública tem como fundamento a lei em sentido estrito, isto é, norma elaborada pelo Poder Legislativo e sancionada pelo chefe do Poder Executivo. Dessa forma, os órgãos que possuem a competência para exercer o poder de polícia, são aqueles que, em princípio, detém a competência para regular a matéria, ou seja, possuam a competência legislativa sobre a matéria.¹⁰¹

Entendido tais premissas, passamos a analisar as atribuições contidas na legislação nacional, assim como os órgãos responsáveis pelo exercício do poder de polícia.

99 CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de Direito Administrativo. 34.ed. São Paulo. Atlas, 2020. p. 79

100 MEIRELLES, Hely Lopes. Polícia de Manutenção da Ordem Pública e suas Atribuições. In: Direito Administrativo da Ordem Pública. Rio de Janeiro: Forense, 1986. p. 151.

101 *Ibidem*, p. 147-157.

2.4 Órgãos Públicos responsáveis pela segurança marítima

2.4.1 – Autoridade Marítima (AM)

A Constituição Federal de 1988 enumera um rol de bens jurídico declarados por ela invioláveis, como, por exemplo, o direito a vida, a liberdade, a igualdade, a segurança e a propriedade.¹⁰² Assim, a Constituição Federal elenca, por meio de normas infraconstitucionais, órgãos com a tarefa de assegurar esses direitos. O bem jurídico cuja proteção será atribuída à AM interliga-se diretamente ao direito à *segurança*. No entanto, a segurança a qual nos referimos trata-se da segurança da navegação aquaviária. Em nosso sentir, não se pode restringir o alcance de aplicação do termo previsto constitucionalmente, posto que a sua abstratividade e generalidade não foi objeto de restrição pela Lei Fundamental, o que permite a sua concretização em diversos bens tutelados pelo direito, como a segurança pública, segurança alimentar, segurança sanitária, segurança da navegação aquaviária, dentre outros.

A Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, designa o Comandante da Marinha como *Autoridade Marítima* para a implementação das atribuições subsidiárias particulares da Força, conferida pela norma. Dentre as atribuições subsidiárias particulares, o provimento da segurança da navegação aquaviária; a implementação e fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas; e a cooperação com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução;¹⁰³ são atribuições que conferem poder de polícia à Autoridade Marítima para a mitigação das ameaças nos casos de abandono de embarcações.

A Portaria nº 156, de 3 de junho de 2004, do Comandante da Marinha, estabelece a estrutura da Autoridade Marítima. São delegadas competências aos diversos órgãos da estrutura do Comando da Marinha, concernente às atribuições da Autoridade Marítima. Aos Comandantes de Distritos Navais foi delegada a atribuição para promover a execução da inspeção naval,¹⁰⁴ o qual é realizada pela Capitania, Delegacia e Agência da Capitania dos Portos ou Capitania Fluviais.

102 Art. 5º, *caput*.

103 Art. 17, inciso II, IV e V.

104 Art. 1º, inciso III, do Anexo H.

Estes órgãos subordinados aos Comandos de Distritos Navais são denominados agentes da AMB.

Da mesma forma, a LESTA prevê regras mais detalhadas, os quais fornecem uma série de instrumentos, quer seja na adoção de medidas administrativas, quer seja na aplicação de penalidades por infração administrativa, onde a AM, seus representantes e agentes podem utilizar. Um exemplo dessas medidas consiste na apreensão da embarcação para o saneamento das irregularidades verificadas, relativos à segurança da navegação, no prazo de noventa dias. Em caso de inércia do proprietário ou armador o bem pode ser leiloado ou incorporado aos bens da União.¹⁰⁵ Caso o seu proprietário ou armador não seja conhecido, publicar-se-á a notificação em edital, conforme as normas da AM.¹⁰⁶

As regras da LESTA desempenham um papel muito importante nos casos de abandono de embarcações. As medidas preventivas nela previstas, são adotadas com vistas à correção de desconformidades constatadas em inspeção naval. Por essa razão, tais medidas, ao serem implementadas, originarão duas consequências: o saneamento das irregularidades verificadas ou a abertura de processo de perdimento, com direito a ampla defesa. Caso ocorra o abandono da embarcação, o procedimento de perdimento correrá a revelia de seu proprietário ou armador, resultando em seu leilão ou a sua incorporação aos bens da União.

Todavia, existem casos em que o abandono da embarcação prescinde da atividade inspeção naval. Nessas hipóteses o abandono ocorre após um sinistro ou deliberadamente, antes mesmo da verificação pelas Capitânicas, Delegacias ou Agências.

Nas hipóteses em que o abandono é precedido por um sinistro, o proprietário ou armador pode carecer da intervenção externa, como nos casos de salvamento marítimo. O seu salvamento poderá ser executado por empresa privada. Em caso de emergência o salvamento poderá ser realizado diretamente pela Autoridade Naval. Nesse último caso, a intervenção terá caráter contingencial¹⁰⁷ e será executada pelos Comandos Distritais, sob a supervisão do Comando de Operações Navais.¹⁰⁸ Concretizado ou não o salvamento da embarcação, o pagamento da empresa salvadora ou à indenização à Autoridade Naval, pode dar causa ao abandono da embarcação, especialmente diante de proprietário ou armador estrangeiro, sem representante no país. Dessa

105 Art. 17, §2º.

106 Os procedimentos a serem adotados decorrentes de inspeção naval são previstos no Capítulo 3 da NORMAM-07/DPC – NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA ATIVIDADES DE INSPEÇÃO NAVAL.

107 Art. 9º da Lei nº 7.203/84.

108 Art. 1º, inciso I, do Anexo D e art. 6º, parágrafo único, inciso III, do Anexo B, todos da Portaria nº 156/MB/2004.

forma, além da aplicação da lei de salvamento marítimo, configurado o seu abandono, por declaração expressa à Autoridade Naval ou não for conhecido, estiver ausente ou não manifestar sua disposição de providenciar, de imediato, a flutuação ou recuperação da embarcação,¹⁰⁹ aplicar-se-á a lei de remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar.

No caso de abandono de embarcação, decorrente de sinistro, alijamento ou fortuna no mar, o Ministro da Marinha (*rectius* = Autoridade Marítima) é o responsável pela coordenação, o controle e a fiscalização das operações e atividade de remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional. A Portaria nº 156/MB/2004, designa os seguintes órgãos para as ações previstas na Lei nº 7.542/86:

a) Estado-Maior da Armada (EMA) – é um órgão de direção geral (ODG) subordinado diretamente ao Comando da Marinha.¹¹⁰ O Chefe do Estado-Maior da Armada compete autorizar a exploração, remoção e demolição, no todo ou em parte, de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, que tenham passado ao domínio da União, bem como aprovar os planos de execução dessas atividades.¹¹¹

b) Diretoria de Portos e Costas (DPC) – diretoria especializada (DE), subordinada à Diretoria-Geral de Navegação, órgão de direção setorial (ODS), setor da Marinha responsável pelos assuntos relacionados com a segurança da navegação, hidrografia, oceanografia e meteorologia. O Diretor de Portos e Costas além de aprovar as Normas da Autoridade Marítima para as operações e atividades de pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, inclusive quanto aos requisitos básicos dos planos de execução dessas atividades; também autoriza a sua pesquisa desde que não estejam sob domínio da União.¹¹²

c) Comando dos Distritos Navais (ComDN) – Compostos por nove Distritos Navais

109 Art. 3º da Lei nº 7.542/86.

110 Art. 5º, do Decreto nº 5.417, de 13 de abril de 2005.

111 Art. 8º, § 2º, inciso I, do Anexo B, da Portaria nº 156/MB/2004.

112 Art. 8º, § 3º, incisos I e II, do Anexo B, da Portaria nº 156/MB/2004.

(DN), são órgãos subordinados ao Comando de Operações Navais (ComOpNav), ODS com competência para a coordenação, a orientação, o planejamento e o controle das atividades relacionadas com o aprestamento das Forças Navais, Aeronavais e de Fuzileiros Navais para a adequada aplicação do Poder Naval.¹¹³ Os Comandantes dos Distritos Navais possuem a delegação de competência para autorizar a exploração, remoção e demolição, no todo ou em parte, de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, que não estejam sob domínio da União, bem como aprovar os planos de execução dessas atividades; assim como coordenar, controlar e fiscalizar essas operações, ainda que não estejam sob o domínio da União.

Cabe ressaltar que além dos órgãos da estrutura da Marinha do Brasil citados, ela dispõe de outros que auxiliam na consecução das ações de poder de polícia quando demandados. Um exemplo atual compreende o Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz), antigo Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR). Dentre as atribuições do COMPAAz, o acompanhamento do tráfego marítimo de interesse nacional é a atividade essencial desse órgão, o que contribui para a identificação de navios suspeitos, ou simplesmente no acompanhamento do tráfego de navios de interesse.

Capitanias, Delegacia e Agências são órgãos que realizam a atividade de inspeção naval, com a atribuição de implementar a fiscalização do cumprimento da legislação e atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, referentes à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio.¹¹⁴ Assim, relativo ao abandono de embarcações, as Capitanias dos Portos e Capitanias Fluviais realizam desde ações de inspeção naval até o processo de perdimento com a consequente alienação em hasta pública.

2.4.2 Departamento de Polícia Federal (DPF)

Órgão permanente, subordinado ao Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP),¹¹⁵ detém a função exclusiva de polícia judiciária da União, com o objetivo de apurar infrações penais contra a ordem política e social ou em detrimento de bens, serviços e interesses da

113 Art. 11, do Decreto nº 5.417, de 13 de abril de 2005.

114 Vide Capítulo 2 da NORMAM-07/DPC.

115 Art. 38, inciso X, da Lei nº 13.844, de 18 de junho de 2019.

União ou de suas entidades autárquicas e empresas pública; assim como a de exercer as funções de polícia marítima.¹¹⁶

As atribuições da Polícia Federal no bojo do abandono de embarcações, circunscreve-se à seara criminal, quer seja por crime ambiental, quer seja por crime contra os bens ou interesses da União. Nos casos de poluição do meio ambiente marinho no mar territorial, zona econômica exclusiva, a Polícia Federal instaurará o devido inquérito policial para a investigação de crime ambiental, procedimento preparatório para a ação penal a ser proposta pelo Ministério Público Federal. De igual modo, será instaurado o correspondente inquérito policial, nos casos de ameaça ou dano a bens, serviço ou interesses da União, como, por exemplo, a colisão de uma embarcação abandonada em uma plataforma de petróleo de pertencente a uma empresa estatal de economia mista, causando a paralisação das atividades de exploração de hidrocarbonetos. Tal conduta, em tese, poderia ensejar na prática de crime tipificada no artigo 265 do Código Penal,¹¹⁷ com pena de reclusão de um a cinco anos e multa.

A ação do DPF será eminentemente repressiva, com exceção das atividades desenvolvidas pelo Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM), cuja atribuição consiste na atuação nos portos e mar territorial brasileiro, objetivando principalmente a prevenção e a repressão aos ilícitos praticados a bordo, contra ou em relação a embarcações na costa brasileira. Essa atribuição é executada sem prejuízo da prevenção e repressão aos demais ilícitos de competência do DPF, inclusive estendendo-se além do limite territorial, quando se fizer necessário e observadas as normas específicas da Marinha do Brasil.¹¹⁸

2.4.3 Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, autarquia federal, com personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa e financeira, vinculada ao Ministério do Meio Ambiente, foi criada no ano de 1989, com a promulgação da Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989. Na referida norma é detalhada as atribuições do órgão e dentre elas a de exercer o poder de polícia ambiental.¹¹⁹

O IBAMA integra o Sistema Nacional do Meio Ambiente, por ser um dos órgãos da

116 Art. 144, inciso I e § 1º, incisos I e III e IV, ambos da CRFB/1988

117 Art. 265 - *Atentar contra a segurança ou o funcionamento de serviço de água, luz, força ou calor, ou qualquer outro de utilidade pública: Pena - reclusão, de um a cinco anos, e multa.*

118 DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL. Instrução Normativa nº 2, de 5 de agosto de 1999.

119 Art. 2º, inciso I.

União responsável pela proteção e melhoria da qualidade ambiental.¹²⁰ Também integram esse sistema os órgãos estaduais e municipais, assim como fundações instituídas pelo Poder Público para esse fim.

Pela lei ambiental, no que se refere às infrações administrativas ambientais, o IBAMA constitui órgão competente para a lavratura do auto de infração para a aplicação de penalidade administrativa que viole as regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente, por conduta comissiva ou omissiva.¹²¹

Dessa forma, as ações a serem implementadas pelo órgãos ambientais, na seara administrativa, no bojo no bojo de suas competências, no contexto da poluição do meio ambiente, sem prejuízo da penalidade e medidas administrativas levadas a efeito pela Marinha do Brasil, com fundamento na LESTA/RLESTA e Lei do Óleo. Contudo, para se evitar o chamado *bis in idem*, isto é, a aplicação de duas sanções para a mesma violação, a Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011, em seu artigo 17, prevê:

Art. 17. Compete ao órgão responsável pelo licenciamento ou autorização, conforme o caso, de um empreendimento ou atividade, lavrar auto de infração ambiental e instaurar processo administrativo para a apuração de infrações à legislação ambiental cometidas pelo empreendimento ou atividade licenciada ou autorizada.

Quanto às medidas administrativas a serem implementadas pelo IBAMA e seus órgãos subordinados estão prescritas no Capítulo III da lei ambiental, o qual estão resumidos na apreensão dos produtos e instrumentos da infração administrativa. Esse tipo de medida dificilmente se aplicaria nos casos de abandono de embarcação, uma vez que esta conduta não atinge de forma imediata o meio ambiente marinho, mas a segurança da navegação, invocando a aplicação da lei sobre pesquisa, remoção e demolição de bens ou coisas afundadas, submersos, encalhados e perdidos em AJB, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar.

120 Art. 6º, da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.

121 Art. 70, da Lei nº 9.605/98.

3. O AFUNDAMENTO DOS EX-NAVIOS “RECIFE STAR” E “JARI STAR”

Delimitado o tema, identificados as circunstâncias em que o abandono de embarcação pode ocorrer e identificados os principais órgãos responsáveis pela mitigação das ameaças derivadas dessa conduta, nota-se o protagonismo de atribuições dirigidas aos órgãos públicos no âmbito federal. Os assuntos relativos ao direito marítimo; navegação marítima, fluvial e lacustre, bem como à segurança da navegação, sem contar o local em que os abandonos de embarcações normalmente ocorrem, como nos espaços marítimos que constituem bem da União, são da esfera de responsabilidade da União, quer pela sua competência administrativa, quer seja pela competência legislativa.

Com isso, passamos a relatar o exemplo dos abandonos de embarcações ocorridos no ano de 2016, com os Navios Mercantes de carga geral “RECIFE STAR” e “JARI STAR”. Registraremos desde a fase de inspeção naval até o afundamento de ambos os ex-navios mercantes. Os detalhes não serão limitados a descrição dos fatos, mas também às ações desempenhadas pelos órgãos públicos no caso concreto. A finalidade da descrição dos fatos e das ações tomadas, consiste na possibilidade de analisar sua eficácia e possíveis falhas e necessidades de aprimoramento, os quais serão consolidados e descritos no Capítulo 4.

Por fim, a conclusão deste trabalho consistirá na elaboração de um processo de tomada de decisão atualizado, prático e mais eficaz possível. Para isso, incluiremos medidas legais que não sejam utilizados, padronização das ações a serem adotadas e, caso necessário, a elaboração de proposta de alteração de normas, para a melhoria de todos os procedimentos envolvidos.

3.1 Antecedentes

As ações direcionadas à mitigação de abandono de embarcações em AJB, tiveram como ponto de inflexão a escolha do Rio de Janeiro para sediar as Olimpíadas de 2016, no dia 02 de outubro de 2009, em uma cerimônia do Comitê Olímpico Internacional (COI) na capital Dinamarquesa, Copenhague. Ressalta-se que, anteriormente, o Brasil sediara os XV Jogos Panamericanos e III Jogos Parapanamericanos de 2007; os V Jogos Mundiais Militares Rio 2011; a Copa das Confederações Brasil 2013 e a Copa do Mundo de Futebol Brasil 2014. Esse ponto de inflexão ocorre pelo fato de que as competições de vela aconteceriam,

precisamente, na Baía de Guanabara.¹²² Todavia, dois fatores tornaram-se relevantes para a própria realização do evento esportivo em 2016. O primeiro fator reside no grande esforço para a despoluição da Baía de Guanabara, cujo compromisso, junto ao COI, consistia na despoluição de 80% do corpo d'água, por meio do saneamento básico e tratamento de esgoto oriundo dos municípios circunvizinhos à Baía.¹²³ O segundo fator, envolvia o acúmulo de embarcações abandonadas na Baía de Guanabara. No ano de 2014, a Secretaria de Estado do Ambiente estimava que existiriam, total ou parcialmente submersos, pelo menos 250 embarcações de pequeno, médio e grande porte abandonados na Baía de Guanabara,¹²⁴ fato amplamente disseminado nos jornais de todo o País à época.¹²⁵

Ocorre que o desafio da despoluição da Baía de Guanabara de longe constituía uma política pública recente, ao contrário, no ano de 1991, o Governador do Estado do Rio de Janeiro, Leonel Brizola, publicou o Decreto nº 16.621 de 07 de junho de 1991, que criava a Comissão de Gerenciamento de Projetos Especiais para a Bacia da Baía da Guanabara – CGB. No mesmo ano, o Governador editou um novo Decreto, o qual criou o Grupo Executivo de Despoluição da Baía da Guanabara – GEDEG, que teria como objetivo principal o planejamento, a elaboração, o acompanhamento e a coordenação de projetos especiais direcionados para melhoria da qualidade de vida e das condições ambientais da bacia da Baía da Guanabara.¹²⁶

Transcorrido quase 25 anos da criação do GEDEG, não houve avanços em relação à despoluição da Baía de Guanabara, embora a meta de melhoria das condições ambientais do corpo d'água da Baía de Guanabara afigurava-se distante da realidade, resumido em ações de

122 ÍNDIO, Cristina. Comitê Rio 2016 garante que competições de vela ocorrerão na Baía de Guanabara. Agência Brasil. Rio de Janeiro. 05 de ago. De 2014. Seção: Geral. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2014-08/comite-rio-2016-garante-que-competicoes-de-vela-ocorrerao-na-baia-de-guanabara>. Acesso em: 11 de Ago. De 2021.

123 Cf. FÉRES, José (2014). Em águas turvas: governança do programa de despoluição da baía de Guanabara. Boletim de Análise Político-Institucional, Brasília, n. 5, p. 41-46, 2014, Ed.: Brasília. IPEA. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6762/2/BAPI_n05_p41-46_RD_Aguas-turvas_Diest_2014-maio.pdf. Acesso em: 11 Ago. 2021.

124 Cf. MARION, Gustavo Macedo. Poluição Marinha: o cemitério de navios e suas diversas vertentes. Orientador: Melissa Menegon. 2015. 48 p. Trabalho de conclusão de curso como requisito obrigatório para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas pela Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante. Rio de Janeiro. 2015. Disponível em: <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/00000b/00000b91.pdf>. Acesso em: 11 Ago. 2021.

125 LIMA, Daniela. Baía de Guanabara se transforma em cemitério de navios. O DIA. Rio de Janeiro, 17 de mai. de 2014. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2014-05-18/baia-de-guanabara-se-transforma-em-cemiterio-de-navios.html>. Acesso em: 11 de Ago. de 2021.

126 Art. 1º, inc. II, Decreto Estadual no 17.136, de 12 de dezembro de 1991.

coleta de lixos flutuantes,¹²⁷ a retirada das embarcações apresentava-se como uma ação viável em curto prazo.

Dessa forma, ainda no ano de 2013, as medidas de remoção das embarcações ganharam força, como o caso do Navio Cargueiro "ANGRA STAR", de propriedade da empresa FROTA OCEÂNICA E AMAZÔNICA S.A., quando parte da embarcação se encontrava submersa. Na ocasião, a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ) notificou o proprietário, conforme as Normas da Autoridade Marítima, o qual se manteve inerte, resultando no perdimento da embarcação.¹²⁸ Ainda, à época, três navios de carga geral da mesma empresa também se encontravam abandonados na ocasião: "RECIFE STAR", "JARI STAR" e "LOG IN RIO".¹²⁹

O Navio Porta-Contentor "ANGRA STAR" possuía 134,20 metros de comprimento; 22,80 metros de boca; 8.801 de arqueação bruta (AB) e 8,06 metros de calado máximo (FIG. 1 em ANEXO).¹³⁰

Com a presença de embarcações do porte do "ANGRA STAR" na área de competição de velas para as Olimpíadas do Rio, não prescindia de medidas urgentes para a desobstrução e, de certa forma, despoluição da Baía de Guanabara, por meio da remoção dessas embarcações, os quais foram precedidas dos correspondentes processos de perdimento.

Conforme abordado mais detalhadamente no próximo tópico, os proprietários de embarcações abandonados foram notificados pela Autoridade Naval (*rectius*: Autoridade Marítima) para dar o início ao processo de remoção do bem. A intenção da Lei nº 7.542/86 e da LESTA, precipuamente, é advertir o proprietário ou armador para que promova a remoção ou demolição do bem. Entretanto, o proprietário ou armador pode declarar o seu perdimento

127 ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Instituto Estadual do Ambiente. Relatório de Atividades Inea 2016. Disponível em: http://www.inea.rj.gov.br/wp-content/uploads/2021/05/relat%C3%B3rio_de_atividades_inea.2016.pdf. Acesso em: 11 Ago. 2021.

128 BRASIL. Marinha do Brasil. Nota de esclarecimento do Comando do 1o Distrito Naval. 15 de outubro de 2015. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/com1dn/1dn/sites/www.marinha.mil.br.com1dn/files/upload/Embarca%C3%A7%C3%B5es%20abandonadas%20na%20Ba%C3%Ada%20de20Guanabara_NOTA%20DE%20ESCLARECIMENTO.pdf. Acesso em: 11 Ago 2021.

129 BRASIL. Marinha do Brasil. Nota à Imprensa do Comando do 1o Distrito Naval. 13 de outubro de 2015. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/com1dn/sites/www.marinha.mil.br.com1dn/files/upload/leilaodenavios.pdf>. Acesso em: 11 Ago 2021.

130 BOCA - dimensão máxima transversal do navio, em metros. CALADO - distância vertical entre a parte mais baixa do navio (normalmente a quilha) e a linha d'água. Indica a profundidade em que o navio está submerso na água. ARQUEAÇÃO BRUTA - Parâmetro adimensional determinado de acordo com a Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios, 1969, que representa o volume total ocupado por todos os espaços fechados da embarcação.

(*rectius*: abandono), o qual dará origem ao respectivo processo administrativo de perdimento.

3.2 Processo de perdimento dos Navios Mercantes “RECIFE STAR” e “JARI STAR”.

Similar ao navio “ANGRA STAR”, o Navio Porta Contentor “JARI STAR”, possuía 124,40 metros de comprimento; 27,80 metros de boca; 15.509 de arqueação bruta (AB) e 9,08 metros de calado máximo (FIG. 2 em ANEXO). Enquanto o navio porta contentor “RECIFE STAR”, antigo “LOG-IN MACAU”, possuía 124,40 metros de comprimento; 22,80 metros de boca; 9.182 de arqueação bruta (AB) e 8,06 metros de calado máximo (FIG. 3 em ANEXO).

Igualmente ao ocorrido com o “ANGRA STAR”, tanto o “RECIFE STAR” como o “JARI STAR”, no ano de 2014, foram objeto de interpelação por parte da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, assim como os respectivos processos de perdimento prosseguiram concomitantemente.

No dia 27 de agosto de 2014, a referida Capitania notificou, por Ofício,¹³¹ o Presidente da empresa FROTA OCEÂNICA E AMAZÔNICA S.A., o Sr. José Carlos Fragoso Pires, para que este comparecesse ao local onde o navio “RECIFE STAR” (Ex-Frota Macau) se encontrava, à época, para presenciar inspeção no navio, que seria realizada no dia 02 de setembro do mesmo ano, com o fim de verificar as condições de segurança. Para isso, o notificado deveria franquear o acesso seguro ao navio, para que a inspeção fosse realizada.

De igual modo, a CPRJ notificou, por Ofício,¹³² o mesmo representante para comparecer a outra inspeção, agora do navio mercante “JARI STAR”, para o dia 02 de setembro, podendo a referida inspeção ser estendida para o dia seguinte, e, portanto, o notificado também deveria franquear o acesso seguro ao navio, para que a inspeção fosse realizada.

Como resultado da inspeção, foram constatados uma série de irregularidades. A empresa não cumpria o estipulado no Cartão de Tripulação de Segurança (CTS),¹³³ também não possuía luzes de navegação.¹³⁴ Ainda, o navio tinha excesso de resíduos sólidos nos porões e praças de

131 Ofício nº 1129/CPRJ-MB, de 27 de agosto de 2014.

132 Ofício nº 1128/CPRJ-MB, de 27 de agosto de 2014.

133 Segundo o item 0101 da Norma da Autoridade Marítima para Embarcações empregadas na Navegação em Mar Aberto (NORMAM-01/DPC), toda embarcação ou plataforma, para sua operação segura, deverá ser garantida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominado tripulação de segurança. O CTS é obtido após a realização de perícia nos barcos e navios por parte das Capitâncias, Delegacias e Agências.

134 Segundo o item 0419 da Norma da Autoridade Marítima para Embarcações empregadas na Navegação em Mar Aberto (NORMAM-01/DPC), as luzes de navegação das embarcações deverão ser de fabricação específica para este fim. As embarcações com comprimento total maior ou igual a 12 metros deverão ser dotadas de luzes de navegação homologadas, em conformidade com o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar - RIPEAM/72 e suas emendas.

máquinas, bem como o não funcionamento de bombas de esgoto, máquina de suspender e fundear, o que evidenciou o estado de abandono da embarcação. Em decorrência dessas irregularidades, fora lavrado Auto de Apreensão,¹³⁵ o qual assinalou o prazo de noventa dias para que a empresa sanasse todas as irregularidades verificadas, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União, conforme preconizado na Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário.¹³⁶ Na ocasião, a CPRJ designou o representante da FROTA OCEÂNICA E AMAZÔNICA S.A., na figura de seu Presidente, como fiel depositário, lavrando-se o devido termo,¹³⁷ cuja obrigação seria a de conservar o bem até o termo final do processo, quando lhe será notificado para efetuar a entrega do bem a quem legalmente for designado para o receber.

Em relação ao navio “JARI STAR”, foram observados idênticas irregularidades e estado de conservação. Assim, também fora lavrado Auto de Apreensão,¹³⁸ para que o representante da empresa de navegação sanasse as irregularidades constatadas no navio. Na ocasião, o mesmo representante da FROTA OCEÂNICA, fora designado como seu fiel depositário do “JARI STAR”, conforme Termo¹³⁹ lavrado no dia 11 de setembro de 2014.

Em resposta ao Termo de Apreensão do “RECIFE STAR”, o Presidente da FROTA OCEÂNICA E AMAZÔNICA S.A. endereçou carta à CPRJ, no dia 25 de novembro de 2014, informando que sempre colaborou com as autoridades, bem como manteve permanente contato com a CPRJ, mas que mantinha o navio em conformidade com os limites dos recursos financeiros da empresa. Ainda, relatou que o BNDES havia realizado seis avaliações do navio, porém, que a cada avaliação o valor era sistematicamente reduzido, muito distante do valor real de mercado, situação agravada em decorrência das ações de “piratas” que deterioraram saqueando os equipamentos do navio. Por fim, informou que concordava com a solução adotada pela Marinha de apreensão da embarcação, uma vez que, se de um lado a Frota Oceânica e o BNDES concordavam com a venda do navio, de outro as avaliações feita por aquele Banco Nacional de Desenvolvimento não viabilizava a sua venda, quanto mais agora com a respectiva apreensão do bem, a possibilidade de sua venda encontrava-se cada vez mais distante.

Da mesma forma, o Presidente da empresa FROTA OCEÂNICA também encaminhara carta manifestando-se sobre o Auto de Apreensão do navio “JARI STAR”, na mesma data da

135 Auto de Apreensão nº 04054/2014, da CPRJ, de 11 de setembro de 2014.

136 Art. 17, §2º.

137 Termo de Fiel Depositário nº 04105/2014, da CPRJ, de 11 de setembro de 2014.

138 Auto de Apreensão nº 04053/2014, da CPRJ, de 11 de setembro de 2014.

139 Termo de Fiel Depositário nº 04104/2014, da CPRJ, de 11 de setembro de 2014.

manifestação concernente ao Auto de Apreensão do “RECIFE STAR”. A referida carta continha as mesmas alegações.

No dia 11 de dezembro de 2014, após noventa dias da ciência do proprietário do Auto de Apreensão, que determinava o saneamento das irregularidades constatadas nos navios “RECIFE STAR” e “JARI STAR”, nenhuma ação foi tomada. Somado a este fato, o próprio representante da empresa notificada, por meio da carta endereçada à CPRJ, declarou sua concordância com o ato de apreensão e possibilidade de leilão do referido navio. Dessa forma, quatro dias depois, no dia 15 de dezembro, a Capitania dos Portos publicou a portaria de instauração de processo de perdimento dos ex-navios “RECIFE STAR”¹⁴⁰ e “JARI STAR”.¹⁴¹

No dia 17 de dezembro de 2014, resultante da Portaria de instauração do processo de perdimento do navio “RECIFE STAR”, o presidente da FROTA OCEÂNICA E AMAZONICA S.A. fora notificado para comparecer à CPRJ ou indicar representante ou preposto, no dia 22 de dezembro às dez horas, com o fim de tomar ciência dos termos dos correspondentes processos de abandono.

Como na época existiam relações jurídicas hipotecárias, entre o BNDES, a empresa FROTA OCEÂNICA E AMAZÔNICA S.A. e os navios objetos de inspeção e de processos de perdimentos pela Capitania dos Portos, quais sejam, ANGRA STAR, FROTA RIO, JARI STAR e o RECIFE STAR, o Comando do 1ª Distrito Naval, no dia 06 de janeiro de 2015, encaminhou o Ofício¹⁴² ao presidente daquele Banco Nacional de Desenvolvimento, comunicando a instauração dos processos de perdimentos, em favor da União, dos referidos navios, bem como a comunicação da designação do presidente da empresa FROTA OCEÂNICA como fiel depositário dos respectivos bens e documentos relacionados aos processos.

Nesse contexto, o Comando Distrital menciona, em seu Ofício, o encaminhamento anterior de outro documento, o Ofício nº 04-5/Com1ºDN-MB, datado de 13 de março de 2014, onde o presidente do BNDES é informado sobre a permanência dos quatro navios da empresa FROTA OCEÂNICA na Baía de Guanabara em situação irregular no que concerne à segurança da navegação e da prevenção da poluição do meio ambiente marinho, conforme disposto nas normas da Autoridade Marítima, salientando que aquela empresa mantinha-se inerte frente às notificações realizadas pela CPRJ. Ainda, que a empresa informou não possuir condições financeiras para

140 Portaria nº 143/CPRJ, de 15 de dezembro de 2014. (RECIFE STAR)

141 Portaria nº 142/CPRJ, de 15 de dezembro de 2014. (JARI STAR)

142 Ofício nº 02.1-05/Com1ºDN-MB, de 06 de janeiro de 2015.

adotar as medidas de saneamento das irregularidades, assim como encontrava-se impedida de realizar a alienação dos navios em decorrência da penhora em favor do BNDES. Dessa forma, considerando as atribuições da AM e a inércia do seu proprietário, o BNDES foi informado da futura instauração de processo de perdimento dos navios, em favor da União, bem como posterior alienação em hasta pública. Por sua vez, o referido Ofício consigna, ao final, que as medidas que seriam adotadas tinham como palco, competições náuticas como eventos testes em 2014, assim como as competições de vela que seriam realizadas no ano de 2016, por ocasião das Olimpíadas do Rio.

No dia 14 de janeiro de 2015, o Capitão dos Portos do Rio de Janeiro, aprovou o relatório do encarregado dos processos de perdimento dos navios, os quais constataram os abandonos dos bens resultantes das renúncias de seu proprietário devido ao não saneamento das irregularidades das embarcações, como também pela sua concordância dos atos de apreensão. Ato contínuo, na mesma data, o presidente da empresa FROTA OCEÂNICA E AMAZÔNICA S.A. fora notificado dos termos dos relatórios referentes ao abandono do “RECIFE STAR”¹⁴³ e “JARI STAR”¹⁴⁴, assim como foi notificado sobre a abertura do prazo de dez dias, para que apresentasse defesa prévia.

Passado o prazo de dez dias para a apresentação de defesa, o notificado ficou-se inerte, precluindo o direito de defesa prévia. Dessa forma, o Capitão dos Portos, no dia 19 de fevereiro de 2015, exarou decisão final, onde foi declarado o perdimento e determinado o leilão das embarcações. De igual modo, a CPRJ, na mesma data, encaminhou dois Ofícios ao presidente da empresa FROTA OCEÂNICA E AMAZÔNICA S.A., com o fim de notificá-lo dos termos da decisão final referente ao processo de perdimento dos navios “RECIFE STAR”¹⁴⁵ e “JARI STAR”¹⁴⁶, assim como sobre a abertura do prazo de dez dias, para que apresentasse eventual recurso administrativo. A referida notificação ocorreu efetivamente no dia 23 de fevereiro de 2015.

Assim, no dia 05 de março de 2015, o representante da empresa FROTA OCEÂNICA apresentou recurso administrativo em última instância em face de ambas as decisões. Em suas argumentações, a empresa afirmou que anteriormente às fiscalizações realizadas pela Capitania dos Portos, o Cartão de Tripulação de Segurança (CTS)¹⁴⁷ dos navios eram plenamente atendidos,

143 Ofício nº 41/CPRJ-MB, de 14 de janeiro de 2015.

144 Ofício nº 42/CPRJ-MB, de 14 de janeiro de 2015.

145 Ofício nº 303/CPRJ-MB, de 19 de fevereiro de 2015.

146 Ofício nº 306/CPRJ-MB, de 19 de fevereiro de 2015.

tanto quantitativamente como qualitativamente, em conformidade com a Convenção STCW¹⁴⁸, bem como cumpria fielmente as normas da AMB para a segurança do tráfego aquaviário. Contudo, em consequência da fragilização da saúde financeira da recorrente, a tripulação sofreu cortes com a finalidade do cumprimento das obrigações assumidas por ela, como os encargos tributários, trabalhistas, assim como as demandas relativas ao BNDES, posto que as embarcações foram oferecidas como garantias para a celebração das relações jurídicas com o referido Banco. Alegou ainda, que a Capitania dos Portos não poderia promover o perdimento dos navios, em favor da União, tampouco promover o seu leilão em hasta pública, posto que as mesmas foram hipotecadas ao BNDES. Assim, aquele Banco Nacional tornou-se parte interessada na lide administrativa e sequer teve ciência da apreensão dos navios. Dessa forma o BNDES deveria ser cientificada e ouvida, sob pena de violação do contraditório e ampla defesa.

Além disso, segundo a recorrente, a dificuldade em manter o efetivo mínimo de tripulantes e por conseguinte o CTS, derivou de uma violenta crise no setor, o qual impossibilitou o cumprimento das obrigações do financiamento que a recorrente firmou com o BNDES, no ano de 1994, para a construção de quatro embarcações, onde as mesmas foram objeto de hipoteca àquele banco. Assim, no ano de 2003, fora realizado um planejamento para a reestruturação dos débitos entre as partes, onde as referidas embarcações seriam fretadas e parte do saldo seria parcelado. O afretamento foi realizado entre a FROTA OCEÂNICA e a empresa de navegação Vale do Rio Doce – DOCENAVE, que por sua vez cedeu o referido contrato de afretamento para a LOG-IN Logística Intermodal S.A., no dia 06 de fevereiro de 2003, com a participação do BNDES, quando, então, assumiu o afretamento das embarcações. Porém, no ano de 2004, o BNDES havia ajuizado ação de execução dos referidos contratos, colocando a recorrente em apertada situação financeira, o que inviabilizou a manutenção dos tripulantes exigidos. Somado a este fato, no ano de 2012, a FROTA OCEÂNICA e a LOG-IN firmaram o distrato dos contratos de afretamento, e por essa razão a recorrente pretendia alienar as embarcações em favor da LOG-IN, o qual comunicou a sua intenção ao BNDES, o qual se manteve inerte. Por conseguinte, a

147 O Cartão de Tripulação de Segurança ou CTS é o documento emitido pela AM que discrimina a quantidade mínima, a qualificação de tripulantes de uma determinada embarcação e quais tarefas cada um executará nas diversas seções de um navio, como, convés, máquinas e serviços.

148 STCW - International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkee (Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos de 1978). Adoção ocorrida em 07 de julho de 1978 e entrou em vigor internacionalmente no dia 28 de abril de 1984. No Brasil, entrou em vigor pelo Decreto no 89.822, de 20 de junho de 1984.

empresa já não possuía estrutura administrativa e operacional por escassez de recursos financeiros, o que dificultou a manutenção dos navios e suas tripulações.

Alegou, ainda, que por essas razões, as cobranças judiciais de seu credor, assim como os distratos dos contratos de afretamento, celebrado com a LOG-IN, em verdade, constituíram um caso fortuito e força maior que impediram o saneamento das irregularidades, objeto do termo de apreensão. Por consequência, não haveria de se atribuir culpa à recorrente pelas infrações constatadas, e que, fundamentado nos princípios constitucionais da razoabilidade e proporcionalidade, importava na exclusão da responsabilidade da requerente, pugnando, portanto, pela reforma da decisão ou sua nulidade, com a finalidade de se proceder a intimação do BNDES para apresentar sua respectiva defesa.

No dia 10 de março de 2015, os referidos recursos em última instância, foram encaminhados ao Comando do 1º Distrito Naval, pela CPRJ, para julgamento alusivos ao perdimento dos navios “RECIFE STAR”¹⁴⁹ e “JARI STAR”¹⁵⁰.

Por seu turno, aquele Comando Distrital, confirmou o entendimento da Capitania dos Portos por duas razões. A uma, porque a empresa recorrente, proprietária da embarcação, teria o dever de cumprir as normas da Autoridade Marítima, em conformidade com a LESTA, visando à segurança do tráfego aquaviário, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição hídrica. A duas, porque, ao contrário do alegado pela recorrente, o BNDES fora notificado pelo referido Comando Distrital, tanto da intenção, quanto da efetiva instauração do processo de perdimento.

No dia 24 de março de 2015, a CPRJ encaminhou Ofícios,^{151 152} ao Sr. José Carlos Fragoso Pires, então presidente da FROTA OCEÂNICA E AMAZÔNICA S.A., notificando da decisão do Com1ºDN, o qual confirmou o entendimento de indeferimento proferido pela Capitania dos Portos, bem como de declaração de perdimento dos navios e consequente leilão, em conformidade com a LESTA. O recorrente tomou ciência da decisão no dia 30 de março de 2015.

Como efeito da decisão em última instância, os processos de perdimento do “RECIFE STAR”¹⁵³ e “JARI STAR”¹⁵⁴ teve seu termo final com as respectivas publicações das Portarias da

149 Ofício nº 412/CPRJ-MB, de 10 de março de 2015 e Ofício no 417/CPRJ, de 10 de março de 2015.

150 Ofício nº 413/CPRJ-MB, de 10 de março de 2015 e Ofício no 418/CPRJ, de 10 de março de 2015.

151 Ofício nº 519/CPRJ-MB, de 24 de março de 2015.

152 Ofício nº 518/CPRJ-MB, de 24 de março de 2015.

153 Portaria nº 52/CPRJ, de 26 de março de 2015.

154 Portaria nº 51/CPRJ, de 26 de março de 2015.

CPRJ em Diário Oficial da União (D.O.U.),¹⁵⁵ no dia 9 de abril de 2015, tornando público os perdimentos das embarcações e determinando o seu leilão em hasta pública. Ressalte-se que, na ocasião, os navios, “LOGIN RIO”¹⁵⁶ e “ANGRA STAR”¹⁵⁷, também foram objetos de processos de perdimento, por razões idênticas aos dos navios “RECIFE STAR” e “JARI STAR”.

Ao final, todas as decisões referentes aos processos de perdimento dos quatro navios da FROTA OCEÂNICA E AMAZÔNICA S.A. foram comunicados ao BNDES¹⁵⁸ e ao Tribunal Marítimo.¹⁵⁹

Assim, com a incorporação dos navios ao domínio da União, a última etapa da medida de perdimento ainda a ser cumprida consistia na realização do leilão em hasta pública e a consequente entrega dos bens aos novos proprietários.

3.3 Leilão dos Navios Mercantes “RECIFE STAR” e “JARI STAR”

Segundo as Normas da Autoridade Marítima para atividades de Inspeção Naval,¹⁶⁰ o responsável pela embarcação, objeto de apreensão, que não sanar as irregularidades no prazo legal, e, após o devido processo administrativo de perdimento, o bem deverá ser levado a leilão.

Dessa forma, com a declaração de perdimento dos navios “JARI STAR” e “RECIFE STAR”, no dia 13 de abril de 2015, o Com1ºDN contactou, por meio de mensagem¹⁶¹, a Empresa Gerencial de Projetos Navais - EMGEPRON¹⁶² - para que auxiliasse a CPRJ na condução da alienação das referidas embarcações.¹⁶³ Na referida mensagem, aquele Comando solicitou a indicação de leiloeiro para a avaliação inicial e posterior leilão dos quatro navios incorporados à

155 Diário Oficial da União. D.O.U. Poder Executivo nº 67, de 9 de abril de 2015, pág. 6.

156 Processo de perdimento instaurado pela Portaria nº 130/CPRJ, de 21 de novembro de 2014.

157 Processo de perdimento instaurado pela Portaria nº 131/CPRJ, de 21 de novembro de 2014.

158 Ofício nº 02.1-90/Com1ºDN-MB, de 9 de abril de 2015.

159 Ofício nº 616/CPRJ, de 14 de abril de 2015.

160 Item 0314, da NORMAM-07/DPC.

161 Mensagem R-131714Z/ABR/2015, do Com1ºDN à EMGEPRON.

162 A Empresa Gerencial de Projetos Navais - EMGEPRON - é uma empresa pública criada pela Lei nº 7.000, de 9 de junho de 1982. Está vinculada ao Ministério da Defesa por intermédio do Comando da Marinha do Brasil. A sua finalidade institucional consiste em promover a indústria militar naval brasileira e atividades correlatas, abrangendo, inclusive, a pesquisa e o desenvolvimento; gerenciar projetos integrantes de programas aprovados pelo Ministério da Marinha; e promover ou executar atividades vinculadas à obtenção e manutenção de material militar naval (art. 2º). Para a realização de suas finalidades, a EMGEPRON poderá, dentre outras ações, celebrar outros contratos ou convênios considerados necessários ou convenientes pelo Ministério da Marinha (art. 3º, inciso VI).

163 Em 2015, a EMGEPRON foi autorizada a realizar atividades de alienação de embarcações, viaturas e materiais diversos, bem como a realização de avaliações de materiais a serem alienados, sem custo para as organizações militares da Marinha, conforme divulgado internamente por meio do Boletim de Ordens e Notícias (BONO GERAL) nº 097, de 09 fevereiro de 2015.

União, discriminando suas características. No mesmo expediente, foi solicitado ao Capitão dos Portos que indicasse contatos de um militar àquela Empresa Pública e a indicação da localização exata dos navios, com o fim de viabilizar o agendamento de visitas dos avaliadores e compradores.

No dia seguinte, 14 de abril de 2015, o Com1ºDN, encaminha Ofício¹⁶⁴ com cópias dos processos de perdimento dos navios da empresa FROTA OCEÂNICA E AMAZÔNICA S.A., para a elaboração da alienação em hasta pública.

Ainda, no dia 07 de maio de 2015, a EMGEPRON encaminhou ao Capitão dos Portos do Rio de Janeiro, uma minuta de acordo de prestação de serviço de gerenciamento de alienação dos navios, denominado Proposta Técnica e Comercial, para apreciação.¹⁶⁵ No referido documento constavam resumidamente: (i) o objeto, que consistia no gerenciamento da alienação das embarcações, agora da União; (ii) a localização dos navios “RECIFE STAR” e o “JARI STAR”, atracados na Base Naval do Rio de Janeiro (BNRJ); (iii) as obrigações da CPRJ, em especial, as relativas à conservação e entrega dos bens aos arrematantes; (iv) a responsabilidade da EMGEPRON, como contratada, na realização do leilão, assim como na prestação de contas e apresentação dos recursos apurados na alienação de cada navio; (v) prazo de execução do serviço em 240 dias, contados da assinatura do contrato; (vi) preço do serviço, na ordem de 5% do valor da arrematação; (vii) condições de pagamento mediante retenção do valor devido pela contratada; (viii) validade da proposta circunscrita até 31 de agosto de 2015 e (ix) condições gerais.

Celebrado o contrato entre as partes, a EMGEPRON contratou leiloeiro particular para realizar a avaliação dos navios e respectiva execução do leilão. Assim, os navios foram avaliados com os seguintes valores mínimos para arrematação, segundo o Edital de Licitação:¹⁶⁶

LOTE 01 — Composto de 01 embarcação "Recife Star" (ex- frota Macau). Comprimento: 124,40 m; Boca: 22,80 m; AB: 9.182; Tipo: porta contentor; calado máximo: 8,06 m; Material da embarcação: aço. Avaliado em R\$ 442.826,00.

LOTE 02 — Composto de 01 embarcação "Angra Star" (ex- frota Belém). Comprimento: 134,20 m; Boca: 22,80 m; AB: 8.801; Tipo: porta contentor; calado máximo: 8,06 m; Material da embarcação: aço. Avaliado em R\$ 404.736,50.

LOTE 03 - Composto de 01 embarcação "Jari Star" (ex- frota Manaus). Comprimento:

164 Ofício nº 02.1-96/Com1ºDN-MB, de 14 de abril de 2015.

165 Proposta Técnica e Comercial nº EGPN-11207/2015.

166 Edital de Licitação nº EGPN 034/2015, de 15 de outubro de 2015.

124,40 m; Boca: 27,80 m; AB: 15.509; Tipo: porta contentor; Calado máximo: 9,08 m; Material da embarcação: aço Avaliado em R\$ 435.176,00.

LOTE 04 - Composto de 01 embarcação "Log in Rio" (ex- frota Rio). Comprimento: 168,08 m; Boca: 22,80 m; AB: 9.182; Tipo: porta contentor; Calado máximo: 8,06 m; Material da embarcação: aço. Avaliado em R\$ 598.776,00.

O edital de licitação previa, entre outras cláusulas, como critério para a arrematação e retirada do bem, aquele que, atendendo às condições de participação, oferecesse o maior lance, considerando que o lance mínimo seria o valor total apresentado pela Administração. O pagamento deveria ser efetuado à vista, em moeda nacional (Real), à EMGEPRON, por meio do leiloeiro no ato da arrematação. Assim, com o referido pagamento, o arrematante passaria a ter domínio de propriedade sobre os respectivos bens e assinaria o Termo de Transferência e Posse de Propriedade (TTPP) em até 05 dias úteis a contar da data de emissão da Nota Fiscal pelo leiloeiro, passando a ter o domínio de propriedade das embarcações e sendo responsável, a partir dessa data, pelo guarnecimento com tripulação e manutenção de segurança dos mesmos. O TTPP seria assinado entre o arrematante, como futuro proprietário e o Comando do 1º Distrito Naval, representante da União Federal e atual proprietária das embarcações.

Ainda, o arrematante teria como obrigação, retirar as embarcações do local onde se encontravam, em um prazo máximo de 60 dias úteis, contando da data de emissão de Nota Fiscal pelo leiloeiro, bem como a responsabilidade pela preparação e cumprimento das normas e regulamentos referente a operação de reboque das embarcações arrematadas.

No caso de arrematante estrangeiro, deveria, ainda, entregar ao leiloeiro, uma via original da procuração indicativa do representante legal no Brasil. Na procuração consularizada e traduzida por tradutor juramentado no Brasil, devidamente registrado no órgão competente, deveria estar expresso amplos poderes para o procurador representá-lo perante terceiros, exercer direitos, assumir obrigações, participar do presente leilão e exercer todos os atos pertinentes ao procedimento. A referida procuração deveria estar acompanhada de cópia autenticada do respectivo ato constitutivo, estatuto ou contrato social e cópia da carteira de identidade da pessoa que assina a outorga de poderes.

Além disso, o edital existia cláusula expressa onde o arrematante deveria responsabilizar-se por todos os custos e meios necessários para a movimentação de cargas pesadas e transporte, inclusive, caso necessário, pela utilização de equipamentos especiais como equipamentos de corte

e solda.

As cláusulas sobre arrematante estrangeiro, assim como a de responsabilidade integral por custos e meios necessários para a movimentação de cargas pesadas e transporte, tem conexão direta ao que aconteceria meses mais tarde com o transporte dos navios arrematados para o local de destino. De qualquer forma, o arrematante teria plena responsabilidade pela apresentação de documentos pertinentes à arrematação e ao representante, no caso de arrematante estrangeiro, bem como ao transporte do bem. Ressalte-se que os navios não possuíam cargas pesadas em seus conveses.

Realizado o leilão às 12:30hs do dia 04 de novembro de 2015, restou arrematado o lote nº 04, composto pela embarcação "Log in Rio" (ex- frota Rio), com o lance de R\$ 598.800,00 (Quinhentos e noventa e oito mil e oitocentos reais), pela empresa ORCA OFFSHORE LTDA.¹⁶⁷ Entretanto, os demais lotes descritos no edital não obtiveram os lances mínimos de arrematação, o que gerou a necessidade pela realização de um novo leilão.

À vista disso, foi publicado um novo edital de licitação com nova data de realização, marcada para o dia 09 de dezembro de 2015, às 12:30hs, mantendo os valores de avaliação das embarcações, bem como as demais disposições contratuais.¹⁶⁸

Realizado o segundo leilão na data marcada, os lotes 01 e 03, composta, respectivamente, pelos navios "RECIFE STAR" e "JARI STAR", as embarcações foram arrematadas pela empresa estrangeira AFRICAN GULF INTERNACIONAL LTD. Contudo, o lote 2, composto pelo "ANGRA STAR", teve como lance máximo ofertado o valor de R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil reais), não alcançando, portanto, o lance mínimo de arrematação de R\$ 404.436,50, o que gerou a necessidade de realização de um novo leilão. Tais informações foram comunicadas, por mensagem, ao Com1ºDN.¹⁶⁹ Em relação ao lote remanescente, composto pelo navio "ANGRA STAR", foi objeto de mais dois leilões de arrematação.¹⁷⁰

Com a arrematação do "RECIFE STAR" e "JARI STAR", foram realizadas as assinaturas dos Termos de Transferência de Posse e Propriedade (TTPP), no dia 13 de janeiro de 2016. Os TTPP consignavam que a empresa arrematante, AFRICAN GULF INTERNACIONAL LTD.,

167 Diário Oficial da União. D.O.U. Poder Executivo nº 244, Seção 3, de 22 de dezembro de 2015, pág. 22.

168 EMPRESA GERENCIAL DE PROJETOS NAVAIS. Edital de Licitação nº EGPN 052/2015, de 16 de novembro de 2015.

169 Mensagem R-161642Z/DEZ/2015, da EMGEPRON ao Com1ºDN.

170 Edital de Licitação nº EGPN 014/2016, de 28 de abril de 2016 e Edital de Licitação nº EGPN 030/2016, de 30 de abril de 2016.

com sede na cidade de Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, e representada pelos Sres. Leonardo Spritzer e José Mario Spritzer, com endereço comercial no Centro da cidade do Rio de Janeiro, com sua plena quitação, bem como a obrigação de se cumprir a legislação de proteção ao meio ambiente e do tráfego aquaviário, especialmente no que se refere ao deslocamento e guarda das embarcações em águas jurisdicionais brasileiras para águas de outro Estado signatário da Convenção da Basiléia sobre o Controle Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seus Depósitos, promulgada pelo Decreto nº 875, de 19 de julho de 1993.¹⁷¹

Isto posto, fora autorizado o acesso dos representantes da empresa arrematante às embarcações atracadas na BNRJ, com o fim de realizar inspeções complementares, como também apresentar as documentações obrigatórias à CPRJ para a execução da faina¹⁷² de reboque dos ex-navios.

3.4 O incidente envolvendo o “RECIFE STAR” e o “JARI STAR”.

3.4.1 Preparativos para a operação de reboque

Após iniciadas as medidas administrativas para a remoção das embarcações abandonadas na Baía de Guanabara, no ano de 2013, igualmente, foi iniciado o correspondente processo de perdimento, conforme a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e Normas da Autoridade Marítima em vigor. Com a declaração de perdimento das embarcações, decorrente do devido processo legal, o próximo passo consistia em efetuar a alienação dos referidos bens, por meio de licitação na modalidade leilão. Dessa forma, em janeiro de 2016, os navios “RECIFE STAR” e “JARI STAR” foram adjudicadas ao seu mais novo proprietário, o AFRICAN GULF INTERNATIONAL LIMITED.

Em março de 2016, a então empresa arrematante e proprietária dos ex-navios “RECIFE STAR” e “JARI STAR”, encaminhou, por meio da KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.,¹⁷³ os documentos obrigatórios para a concessão do passe de saída das embarcações para a Índia.

171 Conforme registrado na mensagem R-211905Z/JAN/2016, do Com1ºDN à EMGEPRON.

172 FAINA - Serviço executado pela tripulação a bordo de um navio; trabalho náutico. Dicionário online Michaelis. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/palavra/Dz81/faina/>. Acesso em 28 ago. 2021.

173 Segundo a Resolução Normativa nº 18, de 21 de dezembro de 2017, da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), que aprovou a norma que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas; conceitua agente marítimo como “*todo aquele que, representando o transportador marítimo efetivo, contrata, em nome deste, serviços e facilidades portuárias ou age em nome daquele perante as autoridades competentes ou perante os usuários.*”

Entretanto, a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro não identificou a cláusula de responsabilidade civil no seguro apresentado pelo proprietário (*civil liability*).¹⁷⁴ Assim, a CPRJ encaminhou mensagem à Diretoria de Portos e Costas (DPC) para a análise e orientações, o qual entendeu que as coberturas apresentadas pelo seguro envolviam cláusula de remoção de destroços, bem como poluição por óleo.¹⁷⁵

Ainda, no dia 31 de maio de 2016, a referida agência marítima encaminhou à CPRJ pedido de autorização de permanência em AJB do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, de bandeira do Chipre, por mais noventa dias, para permitir a operação de reboque dos ex-navios.¹⁷⁶ No pedido, foi informado que a embarcação pertencia originariamente à empresa MARITIME CONSORTIUM OF TESSALONIKI INC. e operava em atividade de apoio marítimo em AJB para a PETROBRAS, tendo como Empresa Brasileira de Navegação (EBN), a empresa GALAXIA MARÍTIMA S.A., agenciada pela própria KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA. Com o fim do contrato, houve outro pedido de prorrogação de permanência da embarcação em AJB em seis meses, entre 13 de novembro de 2015 e 13 de março de 2016, o qual foi deferido pela DPC. Ocorre que no dia 19 de janeiro de 2016 o rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” foi alienada para à empresa JEDANA SHIPPING COMPANY LIMITED OF CYPRUS, do grupo empresarial JAMPUR, tornando-se, dessa forma, proprietária do rebocador, atracada, à época, na BNRJ.

Nesse ínterim, a empresa AFRICAN GULF INTERNATIONAL LTD., que adquiriu os ex-navios “JARI STAR” e “RECIFE STAR”, em leilão realizado pela Marinha do Brasil, os quais se encontravam atracados na BNRJ, também integrante do Grupo JAMPUR, definiu que o referido rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” seria utilizada para conduzir os cascos até a Índia.

No dia 13 de junho de 2016, a CPRJ encaminhou o pedido de permanência do rebocador em AJB ao Departamento do Tráfego Aquaviário da DPC para a subsequente decisão,¹⁷⁷ o qual foi concedida dois dias depois, com autorização de permanência do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” entre os dias 15 de junho a 15 de julho de 2016,¹⁷⁸ conforme previsto no item 0210 da NORMAM-04/DPC, com o objetivo de atender ao período de reboque dos ex-navios que

174 Mensagem R-301423Z/MAR/2016, da CPRJ à DPC.

175 Mensagem R-301802Z/MAR/2016, da DPC à CPRJ.

176 KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA. Ofício KS8067/2016, de 31 de maio de 2016, da Kadmos Agência Marítima Ltda à CPRJ.

177 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Fax nº 110, de 13 de junho de 2016, da CPRJ à DPC.

178 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Fax nº 212-79, de 15 de junho de 2016, da DPC à CPRJ.

aconteceria nos dias subsequentes.

Após a apresentação dos documentos obrigatórios, foram realizadas reuniões com o fim de se estabelecerem os procedimentos para a saída dos ex-navios.

A primeira reunião aconteceu no dia 16 de junho do mesmo ano na CPRJ.¹⁷⁹ Na ata de reunião, foi registrada a presença dos representantes das seguintes instituições: CPRJ; Praticagem local;¹⁸⁰ AWS ENGENHARIA, CONSULTORIA, INSPEÇÃO E CERTIFICAÇÃO LTDA; KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.; JAMPUR INTERNATIONAL; BIGMAR NAVEGAÇÃO LTDA e CAMORIM SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.

À época, os representantes da agência marítima informaram sobre o impedimento para a saída das embarcações no dia seguinte, 17 de junho de 2016, em virtude de dívidas com fornecedores, porém solicitou a realização de prova de mar do rebocador AMAZON CHIEFTAIN, para o dia seguinte, às sete horas, a ser conduzida pelo *Salvage Master*.¹⁸¹ O representante da CPRJ, então informou que deveria ser apresentado um pedido de autorização especial para a sua realização, bem como solicitou a atualização da circunstâncias da dívida com os fornecedores. Além disso, solicitou o encaminhamento de um e-mail à EMGEPRON informando a situação dos navios, assim como pediu informações sobre seu plano de contingência em caso de não conclusão da faina de reboque. Ficou acordado, também, que às 5hs do dia que ocorrer a faina de reboque, todos os envolvidos fariam o *briefing* interno. Dessa forma, a reunião fora encerrada.

No dia seguinte, 17 de junho de 2016, foi realizada a segunda reunião, no sede da CPRJ, com os mesmos representantes da reunião anterior, para o estabelecimento do procedimento de saída dos dois ex-navios.¹⁸² Assim, fora definida a saída do “RECIFE STAR” e “JARI STAR” para o dia dezanove de junho, por solicitação apresentada pelos representantes da Agência, em virtude da necessidade do embarque de um oficial de máquinas e provisões, visando assegurar a saída do comboio e evitar qualquer imprevisibilidade junto ao processo de despacho.

179 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Ata da reunião realizada no dia 16 de junho de 2016.

180 Segundo o artigo 14, da Lei nº 9.537/98, o serviço de praticagem “*consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.*”

181 Denominação utilizada para designar a pessoa jurídica autorizada, em conformidade com a NORMAM-10/DPC, para atuar como responsável pelo salvamento de outra embarcação, sua carga e seu pessoal enfrentando um perigo no mar.

182 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Ata da reunião realizada no dia 17 de junho de 2016.

Ainda, no dia seguinte à reunião, 18 de junho de 2016, seria realizada inspeção nos cascos de ambos os ex-navios, pelo *Salvage Master*, a fim de aferir a conformidade do documento emitido pelo engenheiro naval responsável pela declaração de estanqueidade e fluviabilidade, em especial no que diz respeito ao fechamento e à vedação das vigias, elipses e portas estanques. O laudo deveria ser produzido e apresentado ainda no mesmo dia da inspeção.

No que se refere ao plano de operação do reboque, o mesmo deveria ser atualizado, com cronograma de eventos e plano de emergência ou contingência de toda a operação desde a desatracação na BNRJ, passando pela montagem do dispositivo na Área de Fundeio número 11¹⁸³ e início da operação de reboque após ultrapassagem dos limites da Boca da Barra, até o dia dezenove de junho pela manhã. Outra condição procedimental seria a adesão da embarcação AMAZON CHIEFTAIN ao Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo - SISTRAM.

Foi acordado, ainda, que a operação de reboque iniciaria no dia 19 de junho de 2016 e às cinco horas da manhã seria realizado o briefing interno de toda a operação com a participação de todos os envolvidos (*Salvage Master*, Praticagem, Mestre dos Rebocadores e representantes do arrematante). A primeira manobra deveria ser iniciada às seis horas e trinta minutos da manhã e a segunda manobra, logo após, às sete horas em ponto. Em caso de contingência, a Praticagem sugeriu o emprego de quatro rebocadores, sendo dois azimutais para atracação na BNRJ. Após a concordância de todas as condições e procedimentos a serem adotados, a reunião fora encerrada.

O plano de reboque dos ex-navios foi apresentado à CPRJ no dia 18 de junho de 2016 e nessa oportunidade a referida Capitania encaminhou um fax à Praticagem, Autoridade Portuária, KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA e AWS ENGENHARIA, comunicando que, diante do cumprimento das exigências da NORMAM-08/DPC pelo arrematante, não havia óbices para a saída dos cascos dos navios “JARI STAR” e “RECIFE STAR”, em 19 de junho de 2016.

No dia 19 de junho de 2016, aconteceu a terceira e última reunião sobre os procedimentos de saída dos ex-navios, com a presença dos representantes da CPRJ, AWS ENGENHARIA e a Praticagem.¹⁸⁴ Foi consignado que, em função dos problemas ocorridos na passagem da segunda cabresteira do navio “JARI STAR”, houve a necessidade de cumprir o plano de contingência, isto

183 Segundo o artigo 18 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, denominada Lei dos Portos, as áreas de fundeio são estabelecidas pela administração do porto sob a coordenação da Autoridade Marítima. Dessa forma, a CPRJ editou Normas e Procedimentos para as Capitania dos Portos – NPCP-RJ. Em seu item 0403.2 (RESTRICÇÕES DE FUNDEIO – FUNDEADOUROS E ÁREAS DE FUNDEIO), foram definidos os fundeadouros e as áreas de fundeio, com suas correspondentes localizações, que variam de 1 a 15 áreas.

184 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Ata da reunião realizada no dia 19 de junho de 2016.

é, o retorno do “JARI STAR” para a atracação na BNRJ. Dessa forma, permaneceria um Prático a bordo do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, assim como um rebocador azimutal, com um cabo passado pela popa estaiando o navio. Também seriam mantidos dois rebocadores em *stand-by*. Isto posto, o Prático estaria a bordo para a manobra de saída e o *briefing* às cinco horas, com a efetiva manobra às seis horas da manhã. Assim, o Prático deveria assegurar que o dispositivo e o navio “RECIFE STAR” deveriam ser mantidos dentro da área de fundeio número 11, sem giro para o canal. Os rebocadores que seriam utilizados para essa manobra eram: “BRILHANTE”, “VENTANIA” e o “MBR-I”. Por fim, permaneceria o plano de contingência com retorno previsto para a BNRJ caso a manobra não fosse exitosa. Com os procedimentos esclarecidos em reunião, a mesma fora encerrada.

No mesmo dia da última reunião, a CPRJ encaminhou mensagem para o Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), com cópia para o Com1ºDN e para a BNRJ, informando a realização da operação de reboque dos ex-navios “JARI STAR” e “RECIFE STAR”, pelo rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, que seria realizada no dia 20 de junho de 2016, às seis horas da manhã, com destino a cidade de Alang, na Índia, com previsão de chegada no dia 04 de dezembro de 2016, às seis horas da manhã. Também informou o comprimento do cabo de reboque com o tamanho de mil e cinquenta e um metros, bem como velocidade média de cruzeiro de 2,5 NÓS.¹⁸⁵

3.4.2 O Plano de Reboque e início de sua execução

A KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA. contratou a empresa AWS ENGENHARIA, CONSULTORIA, INSPEÇÃO E CERTIFICAÇÃO LTDA., credenciada como *Salvage Master* pela CPRJ, para a elaboração de um plano de reboque e contingência dos cascos, conforme solicitação da CPRJ em reunião no dia anterior, o qual foi apresentado no dia 18 de junho de 2016.¹⁸⁶ O plano deveria acontecer no dia 19 de junho de 2016.

O plano de reboque fora subscrito por dois engenheiros navais. O primeiro engenheiro responsável e o segundo engenheiro ratificador. Quanto às características das embarcações e do reboque principal, foram descritos os aspectos das embarcações envolvidas. O rebocador

¹⁸⁵ Mensagem R-192208Z/JUN/2016, da CPRJ ao CHM, com cópia para o Com1ºDN e BNRJ.

¹⁸⁶ AWS ENGENHARIA, CONSULTORIA, INSPEÇÃO E CERTIFICAÇÃO LTDA. Plano de operação, contingência e emergência para o reboque do casco “EX-RECIFE STAR” e “EX-JARI STAR”, apresentada no dia 18 de junho de 2016.

principal, AMAZON CHIEFTAIN, de bandeira do Chipre, com 67,80 metros de comprimento, 15,60 metros de boca, 6,44 metros de calado leve, 2,209 metros de calado carregado, 608 toneladas de arqueação bruta e 130 toneladas de tração estática. Também foram descritas as características do “RECIFE STAR” e “JARI STAR” conforme já mencionado sobre o leilão realizado pela EMGEPRON.

De igual modo, o plano de reboque descreveu as características das embarcações de apoio, compostas por dois rebocadores azimutais e três de apoio, sendo dois escoteiros.¹⁸⁷ O primeiro Rebocador de Apoio Azimutal “C OPALA”, com 27,91 metros de comprimento, 11,60 metros de boca, 4,70 metros de calado carregado, 458 toneladas de arqueação bruta e 50 toneladas de tração estática. O segundo Rebocador Apoio Azimutal “STARNAV SIRIUS”, com 32,00 metros de comprimento, 11,60 metros de boca, 4,36 metros de calado carregado, 488 toneladas de arqueação bruta e 50 toneladas de tração estática. O terceiro Rebocador Apoio “C VENTANIA”, com 23,00 metros de comprimento, 8,40 metros de boca, 2,76 metros de calado carregado, 136 toneladas de arqueação bruta e 36 toneladas de tração estática. Já o quarto Rebocador Escoteiro “F ANDREIS XI”, com 24,00 metros de comprimento, 7,60 metros de boca, 2,55 metros de calado carregado, 141 toneladas de arqueação bruta e 30,80 toneladas de tração estática. E por fim, o quinto Rebocador Escoteiro “TIRRENO”, com 20,13 metros de comprimento, 7,15 metros de boca, 2,66 metros de calado carregado, 118 toneladas de arqueação bruta e 37,61 toneladas de tração estática.

A velocidade média do comboio seria de 2,5 NÓS,¹⁸⁸ com duração estimada de viagem de cento e setenta dias. O dia 19 de junho de 2016 às 12 horas, fora estipulada como data prevista para a partida do Rio de Janeiro, enquanto o dia 04 de dezembro de 2016, foi a data prevista para a chegada em seu destino, na cidade de Alang, na Índia.

Quanto ao procedimento operacional de reboque, o plano descreveu a dinâmica que seria adotada para o evento de saída do rebocador e dos respectivos cascos. Em primeiro lugar, às cinco horas da manhã, os Práticos embarcariam no “RECIFE STAR” e “JARI STAR” para o *briefing* da operação. Enquanto isso, o rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, às seis horas da manhã, desatracaria para a Área de Fundeio número 11.

187 O rebocador azimutal possui propulsão por hélice de eixo variável, ao contrário dos propulsores convencionais de eixo fixo, que somente gera força no sentido longitudinal. Essa espécie de propulsão permite direcionar-se para qualquer ponto de azimute da embarcação sem a necessidade do leme. O rebocador escoteiro é assim denominado porque a sua função é acompanhar a faina de reboque junto ao navio rebocado, sem a necessidade de se passar o cabo de reboque naquela embarcação.

188 A velocidade de 1 (um) nó, equivale a 1.852 quilômetro ou 1 milha náutica por hora.

Às seis horas e trinta minutos da manhã, os rebocadores azimutais “C OPALA” e “MBR III” desatracariam o “RECIFE STAR”, enquanto o rebocador azimutal operaria pela popa, o “MBR III” operaria pela proa, sob o comando do Prático embarcado. Às sete horas da manhã, o “MBR III” iniciaria o reboque do “RECIFE STAR” com o cabo curto de trinta metros e com o rebocador azimutal “C OPALA” pela popa com o cabo passado, enquanto o rebocador “F ANDREIS XI” acompanharia à escoteiro para realizar a passagem sob a Ponte Rio-Niterói até a Área de Fundeio número 11. Por fim, às sete horas e trinta minutos, as embarcações envolvidas chegariam à Área de Fundeio 11.

Às sete horas da manhã, os rebocadores azimutais “STARNAV SIRIUS” e “C VENTANIA” desatracariam o “JARI STAR”. O primeiro rebocador pela popa, enquanto o segundo pela proa, sob o comando do Prático embarcado. Em seguida, às sete horas e trinta minutos, ambos os rebocadores azimutais, juntamente com o rebocador “TIRRENO” acompanhando à escoteiro para a realização da passagem sob a Ponte Rio-Niterói até Área de Fundeio número 11. Por fim, às oito horas, as embarcações envolvidas chegariam à Área de Fundeio 11.

Às oito horas e trinta minutos o Rebocador Azimutal “C OPALA” permaneceria com o cabo passado na popa do “RECIFE STAR” dando máquinas atrás e afastando o “RECIFE STAR” para boreste da popa do “AMAZON CHIEFTAIN”, de modo a permitir a aproximação do “C VENTANIA”.

Às nove horas da manhã o Rebocador “C VENTANIA” receberia dois tripulantes do “AMAZON CHIEFTAIN”, que serão responsáveis pela aprovação final do cabo de reboque. Em seguida, o “C VENTANIA” se aproximaria da popa do “AMAZON CHIEFTAIN” para receber o cabo de reboque principal e levaria até a proa do “JARI STAR”, o qual teria a cabresteira pronta. Assim, a cabresteira seria arriada pelos quatro tripulantes a bordo do “JARI STAR” no convés do “C VENTANIA”. Então o cabo de reboque principal do “AMAZON CHIEFTAIN” seria conectado por manilha ao triângulo de reboque da cabresteira do “JARI STAR” e aprovada pelos dois tripulantes do referido rebocador. O rebocador “MBR III” manteria com o cabo na proa do “JARI STAR”, enquanto o “STARNAV SIRIUS” permaneceria com o cabo passado na popa do referido ex-Navio, durante toda a manobra de preparação da cabresteira.

Às nove horas e trinta minutos da manhã, o “AMAZON CHIEFTAIN” verificaria os dois cabos de reboque que estariam saindo de dois tambores, que são independentes, do guincho de

reboque da embarcação. O “AMAZON CHIEFTAIN” teria trinta metros de cabo de reboque para o “RECIFE STAR” e cento e noventa metros de cabo de reboque para o “JARI STAR”.

Ao meio-dia, terminado o trabalho de verificação da cabresteira, o “MBR III” liberaria o cabo da proa do “JARI STAR” e o “AMAZON CHIEFTAIN” recomençaria a navegação lentamente, enquanto os rebocadores azimutais “C OPALA” e “STARNAV SIRIUS” permaneceriam de cabo passado para o “RECIFE STAR” e “JARI STAR”, respectivamente. Os rebocadores de escoteiro “C VENTANIA”, “TIRRENO” e “F ANDREIS XI” permaneceriam acompanhando o dispositivo até a liberação pelo comandante, que somente restaria com o “AMAZON CHIEFTAIN”.

Às treze horas foi a previsão para a navegação do “AMAZON CHIEFTAIN” em águas com profundidade de cinquenta metros, próximo à Ilha Redonda, onde iniciaria o procedimento para colocar os navios com o comprimento de cabo de reboque para viagem em mar aberto.

Por fim, trinta minutos após o início da navegação em mar aberto, o cabo de reboque que liga o Rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” ao casco do ex-navio “RECIFE STAR” passaria a medir seiscentos e sessenta metros, enquanto para o casco do ex-navio “JARI STAR”, passaria a medir oitocentos e cinquenta metros, o qual se deslocaria para Alang na Índia, liberando, portanto, todos os rebocadores da manobra.

O plano de reboque ainda detalhou a avaliação dos riscos inerentes à operação, com o fim de determinar uma metodologia de tratamento dos aspectos e impactos decorrentes. Dessa maneira, foram analisados fatores ou aspectos para a definição do procedimento de reboque e operação descritos anteriormente, quais sejam: o tráfego aquaviário no entorno do local do reboque e da operação; a existência de embarcações e unidades fundeadas no entorno do local do reboque e da operação; a utilização de diversas embarcações na operação; comunicação mútua entre as embarcações, via rádio VHF, e equipamentos adicionais; posicionamento do reboque no canal; fundeio do reboque nas proximidades de Boa Viagem – Niterói (RJ); possibilidade de abalroamento ou colisão e a possibilidade de ruptura do cabo de reboque. Este último risco, associado ao da possibilidade de abalroamento ou colisão, formavam os riscos de maior relevância, uma vez que permaneceriam por toda a singradura, até a cidade de destino. Dessa forma, o plano para a mitigação desses dois riscos aparenta singular importância, em decorrência do período que o rebocador, assim como os ex-navios, ficariam expostos a esses perigos por toda a derrota.

Quanto às precauções listadas no referido plano de reboque, constavam: a reunião com o *Salvage Master* para a organização da operação; a aprovação dos procedimentos da operação pela CPRJ; reunião com os gerentes operacionais das empresas de navegação que dariam apoio; divulgação em “Avisos aos Navegantes” que cobrisse toda a operação e a mobilização de uma equipe de prontidão, em terra, para casos de emergência. Somado à esses fatores, o plano também previa a inspeção dos cascos no que concerne à estanqueidade, fluviabilidade, estruturas e condições de navegabilidade dos cascos a serem rebocados, com emissão de laudo por engenheiro naval cadastrado no Conselho Regional de Engenharia e respectiva emissão de sua Anotação de Responsabilidade Técnica, em conformidade com a NORMAM-08/DPC.¹⁸⁹ Foi mencionado, no referido plano, a raspagem de todo o costado¹⁹⁰ do navio, o tamponamento das caixas de mar,¹⁹¹ e a instalação das luzes de navegação e de sinalização, para permitir não só a performance, quanto a segurança na realização da viagem.

Em relação ao plano de contingência, incluso no Plano de Reboque, foram previstos três cenários de emergência e contingência. Para cada cenário, foram descritas medidas para a redução de cada ameaça.

O primeiro tratava-se da hipótese de ruptura do cabo de reboque. Nesse caso, todos os reboques deveriam possuir cabos de reboque de emergência, os quais poderiam ser conectados aos cascos rapidamente no caso de alguma suscetibilidade. Na hipótese da ruptura do cabo de reboque principal do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, a operação seria cancelada e os ex-navios seriam rebocados de volta para a BNRJ.

O segundo cenário consistia na colisão. Para a mitigação dessa ameaça, os sinais de auxílio e sinais de navegação seriam utilizados, assim como a monitoração de todas as áreas externas e dos canais de rádio marítimo. Ainda, haveria constante análise dos riscos associados a embarcações próximas e no caso de mau tempo ou visibilidade ruim, haveria o adiamento da operação de reboque.

Quanto ao terceiro e último cenário analisado, foram prescritas medidas de mitigação nos casos de homem ao mar. Não obstante a obrigatoriedade de todos os tripulantes das embarcações de apoio envolvidas possuírem treinamento para esses incidentes, aquele que avistou o homem ao mar deveria manter constante contato visual ao tempo do grito de alerta “homem ao mar!”, bem

189 Item 0213, alínea “b”.

190 COSTADO – Consiste na parede lateral da embarcação, que vai desde a linha de flutuação até a borda superior do navio.

191 Qualquer abertura feita no costado, para descarregar águas dos diferentes serviços do navio.

como providenciar o aviso a todas as embarcações envolvidas, via rádio. Ato contínuo, as equipes das embarcações de apoio deveriam, imediatamente, lançar os equipamentos de salvatagem (boia, balsa, aparelho flutuante etc.). Em seguida, notificaria a respectiva empresa e acionaria a equipe médica em terra, caso necessário.

O referido plano também analisou a tábua de maré, a previsão do tempo e a previsão de ondas para a localidade do Rio de Janeiro, para a semana de 18 a 25 de junho de 2016.

Por fim, fora detalhado, por intermédio de croquis, o itinerário da viagem, inicialmente, no seu ponto de partida na Ilha do Mocanguê, sede da BNRJ (FIG. 4 em ANEXO) passando pela Baía de Guanabara, com fundeio previsto nas proximidades de Boa Viagem em Niterói – RJ e o itinerário no Oceano Índico até a sua atracação em Alang na Índia (FIG. 5 em ANEXO). Ressalta-se que não fora juntado o itinerário entre o último fundeio nas proximidades de Boa Viagem, Niterói – RJ e o Oceano Índico.

Com todo o plano revisado e aprovado pela CPRJ, bem como o alinhamento de todos os procedimentos, por meio das reuniões com a presença de todos os envolvidos, no dia 20 de junho de 2016, iniciaria o reboque dos ex-navios “RECIFE STAR” e “JARI STAR”, pelo rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” rumo a Índia.

Com a chegada do dia 20 de junho de 2016, o rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” deu início à faina de reboque, direcionando-se para fora da Baía de Guanabara em direção à Índia, conforme previsto no Plano de Reboque. Toda a execução ocorreu conforme o planejado até a sua saída do Mar territorial, onde seguiria até o seu destino.

3.5 Das medidas administrativas preventivas realizadas pela CPRJ

Com a faina de reboque dos ex-navios em andamento, a etapa subsequente seria a chegada do comboio, previsto para o dia 04 de dezembro de 2016, em Alang, na Índia. Ocorre que, no dia 11 de julho de 2016, vinte e um dias após do início da operação de reboque, o representante da empresa SEASTAR CONSULTORIA LTDA, que presta assessoria para os clubes de seguradoras internacionais de proteção e indenização (*P&I Club*) no Brasil, entrou em contato com a Capitania dos Portos do Espírito Santo (CPES) solicitando informações acerca de um suposto pedido de autorização para entrada do comboio formado pelo Rebocador "AMAZON CHIEFTAIN", juntamente com os cascos das embarcações "RECIFE STAR" e "JARI STAR".

Entretanto, aquela Capitania dos Portos não tinha ciência do fato, o que aconteceu após

esclarecimentos prestados pelo representante da referida consultoria. Tal circunstância motivou a realização de contatos com a CPRJ para a obtenção de maiores informações. De igual modo, o Capitão dos Portos do Espírito Santo solicitou informações à agência marítima KADMOS, o qual comunicou as restrições sofridas pelo rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”.

Após constatada a alteração na rota inicialmente planejada, também foi verificado, pelo site “Marine Traffic” e pelo SISTRAM, a localização do comboio no dia 11 de julho de 2016, o qual localizava-se entre 28 e 40 milhas náuticas à sudeste da região de Marataízes – ES e no dia 12 de julho de 2016, às doze horas e dez minutos, cerca de 50 milhas náuticas a leste dos Municípios de Presidente Kennedy – ES e São Francisco de Itabapoana – RJ (FIG. 6 em ANEXO). Assim, foi solicitado ao Comando do Controle do Tráfego Marítimo (ComConTraM), atual Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR), que mantivesse o monitoramento do comboio, posto que, aparentemente, o rebocador estava navegando em círculos entre o litoral sul do Espírito Santo e o Norte Fluminense, em descumprimento ao Plano de Reboque.

Após a verificação preliminar das informações, o Capitão dos Portos do Espírito Santo informou que o comboio deveria manter-se a uma distância superior a 24 milhas náuticas da costa, assim como não havia autorização de atracação do comboio em quaisquer portos de sua área de jurisdição e que o fato deveria ser comunicado oficialmente aos representantes da Autoridade Marítima.

Resultante do contato entre as Capitania envolvidas, o Capitão dos Portos do Rio de Janeiro agendou, em caráter de urgência, reunião com os representantes da agência marítima KADMOS e da empresa arrematante, a AFRICAN GULF INTERNATIONAL LTD., para o dia seguinte, 12 de julho de 2016. Dessa forma, compareceram os respectivos representantes das empresas, bem como o advogado da empresa arrematante. Na ocasião, o Capitão dos Portos se manifestou no sentido de que era inaceitável o fato das referidas empresas não terem comunicado oficialmente o ocorrido, até aquele momento. Em seguida, o advogado da arrematante informou que, segundo o comandante do rebocador, a embarcação sofreu avarias no conjunto de reboque, impossibilitando o prosseguimento da viagem para a Índia e que o comboio permanece a distância próxima de 48 milhas náuticas da costa. Então o Capitão dos Portos determinou que a embarcação continuasse fora do Mar Territorial e que a empresa deveria apresentar, diretamente à CPES, um relatório detalhado com a descrição dos problemas ocorridos, citando datas, bem como a justificativa do não cumprimento do Plano de Reboque. Igualmente, deveria prestar

esclarecimentos, àquela Capitania, quanto ao seguro do rebocador e dos cascos, com sua validade, bem como apresentar um novo Plano de Reboque a contar da posição atual até o destino final. Por fim, o Capitão dos Portos do Rio de Janeiro informou que o Capitão dos Portos do Espírito Santo intencionava a realização de uma reunião, o qual disponibilizou datas para a escolha dos representantes presentes, que fora escolhida para o dia 14 de julho de 2016, encerrando, portanto, a reunião.¹⁹²

No dia 13 de julho de 2016, a CPRJ recebeu carta da agência marítima KADMOS informando que o Comandante do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” alertara sobre o rompimento do cabo de reboque do “RECIFE STAR”, por volta das 8:25hs, do dia 13 de julho, na posição geográfica de latitude 21° 29.09S e longitude 40° 22.61"W, cerca de 65 milhas náuticas à oeste de São João da Barra – RJ, nas proximidades das plataformas de extração de petróleo. De igual modo, advertiu que, por motivo de avaria nas máquinas, não conseguiria atuar para recuperar o casco.¹⁹³

Diante dessas informações, na mesma data, a CPRJ encaminhou notificação aos representantes da empresa adjudicatária para promover o salvamento do “RECIFE STAR”.¹⁹⁴ De igual modo, a CPES encaminhou notificação ao representante da consultoria SEASTAR CONSULTORIA, para que fosse acionado o seguro P&I e a realização do salvamento do referido casco, de acordo com a Lei nº 7.203/84.¹⁹⁵ Dessa forma, tanto os representantes da seguradora, quanto da proprietária do rebocador e dos cascos, foram notificados para realizarem o salvamento do ex-navio.

Ainda, na mesma data, ocorreram duas reuniões, na sede da CPRJ, para discutir o salvamento do “RECIFE STAR”. A primeira reunião, realizada no dia 13 de julho de 2016, na parte da manhã, onde encontravam-se presentes os representantes da empresa arrematante e seu advogado, assim como da agência marítima. Na oportunidade, o Capitão dos Portos questionou a ação da seguradora no incidente, o qual foi cientificado de que os representantes da seguradora estariam em reunião na CPES para discutir o assunto, naquele momento. Em seguida fora entregue a notificação determinando o salvamento do casco “RECIFE STAR”. Também exigiu

192 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Ata da reunião realizada no dia 12 de julho de 2016.

193 KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA. Ofício KS-C003/2016, de 13 de julho de 2016, da Kadmos Agência Marítima Ltda às CPRJ e CPES.

194 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Notificação – Embarcação “RECIFE STAR”, do dia 13 de julho de 2016.

195 CAPITANIA DOS PORTOS DO ESPÍRITO SANTO. Notificação do dia 13 de julho de 2016.

que os representantes da empresa proprietária informassem, até as 14:30hs do mesmo dia, quais rebocadores seriam enviados para a área do incidente, tal como determinou a permanência do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” próximo ao casco a deriva e a contratação uma empresa *Salvage Master* para a realização do salvamento. Dessa forma, fora agendada nova reunião, às 14:30hs, onde foi encerrada a reunião.¹⁹⁶

A segunda reunião foi realizada, as 17 horas, com os representantes da empresa arrematante, onde o Capitão dos Portos advertiu sobre os riscos que envolviam a deriva do casco do “RECIFE STAR”. Os representantes informaram a mobilização de rebocadores ao local. Assim, o Capitão dos Portos se manifestou no sentido de que o referido casco deveria ser conectado aos rebocadores já enviados naquele dia. Estes deveriam assumir o rumo em direção ao leste, mantendo-se fora das áreas de produção de petróleo da região, em especial da Bacia de Campos. Todavia, caso não fosse possível a conexão do cabo de reboque às embarcações enviadas, os rebocadores deveriam permanecer na localidade, até o dia seguinte, para retomar os procedimentos de amarração e evitar eventual colisão com alguma plataforma. Dessa forma, fora encerrada a reunião.¹⁹⁷

Enquanto ocorriam reuniões na CPRJ, de igual modo, acontecia outra reunião na CPES, com a presença dos representantes das empresas SEAWAY e da SEASTAR CONSULTORIA LTDA. Na reunião, o Capitão dos Portos ressaltou o grave perigo à navegação, à terceiros e ao meio ambiente, em consequência da deriva do ex-navio em AJB. Alertou sobre a responsabilidade do armador ou proprietário em relação à assistência e salvamento do casco. Adicionalmente, determinou o não ingresso do comboio no Mar Territorial, em virtude das condições precárias do conjunto de embarcações. Que fosse apresentado, imediatamente, relatório detalhado com a descrição dos problemas ocorridos, em ordem cronológica dos fatos e justificativa do não cumprimento do Plano de Reboque. Também foi requerido a apresentação de comprovação de contratação de seguro P&I válido até a saída do rebocador das AJB, bem como um novo Plano de Reboque. Também ressaltou as responsabilidades do proprietário e da seguradora em relação às determinações da CPRJ, inclusive em manter ambas as Capitania envolvidas informadas de todos os eventos.¹⁹⁸

Concomitantemente, reunião fora realizada em agosto de 2016, entre o ComOpNav, o

196 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Ata da reunião realizada no dia 13 de julho de 2016.

197 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Ata da reunião realizada as 17 horas, no dia 13 de julho de 2016.

198 CAPITANIA DOS PORTOS DO ESPÍRITO SANTO. Ata da reunião realizada no dia 13 de julho de 2016.

Com^{1º} DN, a DPC, a CPRJ e suas respectivas assessorias jurídicas, com o intuito de definir procedimentos de mitigação dos riscos decorrentes da deriva do “RECIFE STAR”. Em último caso, seria realizado o afundamento do casco a deriva. Isto por mais de uma razão. A primeira, porque o ex-navio encontrava-se próximo à Bacia de Campos, com diversas plataformas de extração de petróleo na região, comprometendo a segurança das atividades petrolíferas. A segunda razão consistia na demonstração, por parte do proprietário, que o mesmo não pretendia despende altos valores com o salvamento do bem. A terceira, residia na ausência de óleo combustível ou cargas a bordo do casco, os quais poderiam causar grave prejuízo ao meio ambiente marinho, viabilizando a medida de afundamento. Por fim, a quarta razão fundamentava-se na permissão legal no afundamento da embarcação, desde que inserida em uma circunstância de perigo de dano iminente à segurança da navegação, a terceiros ou ao meio ambiente marinho. Contudo, para ser adotada a ação de afundamento do ex-navio, deveria haver o aval de decisão emanada pelo poder judiciário, por intermédio de um processo judicial.

No dia 14 de julho de 2016, foi encaminhado e-mail do representante da consultoria de seguros ao Capitão dos Portos do Espírito Santo, comunicação do Clube P&I de que não existia seguro em vigor, posto que fora violada a garantia por parte do proprietário. Informou, também, que o seguro que vigorava anteriormente previa somente a cobertura para remoção de destroços e poluição ambiental, mas não o salvamento de embarcação. A referida informação fora participada ao Capitão dos Portos do Rio de Janeiro.

Diante de todo o cenário de inércia e incertezas apresentados, o Capitão dos Portos do Rio de Janeiro instaurou Inquérito Administrativo, ainda no dia 14 de julho de 2016, com o fim de apurar o rompimento do cabo de reboque da embarcação “AMAZON CHIEFTAIN”, ocorrido às 08:25hs do dia 13 de julho de 2016, durante a travessia do Rio de Janeiro para a Índia.¹⁹⁹

No dia 19 de julho de 2016, fora realizada reunião, na sede da CPRJ, com a presença dos representantes da Agência Marítima KADMOS.²⁰⁰ Na referida reunião, o Diretor da KADMOS informou ao Capitão dos Portos que o rebocador “PARECI”, da empresa SAAM SMIT TOWAGE BRASIL S.A, já controlava o “RECIFE STAR”, posicionando-se fora do Mar Territorial. Ainda, informou que seria de interesse do proprietário do casco a compra do rebocador “SEA HUNTER”, da empresa CAMORIM SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA., bem como o

199 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Portaria nº 113/CPRJ, de 14 de julho de 2016.

200 203 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Ata da reunião realizada no dia 19 de julho de 2016.

rebocador “CAVENDISH SEA” da empresa ALFA SHIP, ambos em fase de inspeção. Tais aquisições tinham como intuito, o prosseguimento da rota em direção a Índia. Também cientificou o Capitão dos Portos que negociava com os representantes do Porto do Açu, a atracação das embarcações. Assim, seria elaborado novo plano de reboque prevendo a referida atracação, para que as embarcações fossem reparadas. Em réplica, o Capitão dos Portos advertiu à empresa sobre a gravidade dos riscos envolvidos com a deriva de um ex-Navio e a falta de ações concretas para o salvamento do bem, desde a ocorrência do incidente no dia 13 de julho. De igual modo advertiu à empresa que a posição da AM era de que o trem de reboque deveria ser assumido e que prosseguissem com o Plano de Reboque com destino a Alang. Ato contínuo, o diretor da KADMOS entregou, ao Capitão dos Portos, uma cópia do seguro de casco e máquinas do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”. Todavia, o representante da Agência foi questionado sobre o não acionamento do seguro do casco, o qual foi comunicado que o proprietário seria instado sobre o assunto.

Na ocasião, o representante da KADMOS comunicou sobre a falha na operação de conexão do dispositivo de reboque do “RECIFE STAR” no rebocador “CREST CRYSTAL”, o qual seguiu para o Porto de Vitória para abastecimento. Por fim, o Capitão dos Portos informou que qualquer ação, que não o retorno do comboio à Índia, deveria seguir o preconizado em NORMAM.

No dia 22 de julho de 2016, em nova reunião realizada, na sede da CPRJ, com os representantes da KADMOS Agência Marítima.²⁰¹ O Capitão dos Portos, solicitou um posicionamento quanto ao salvamento e reboque dos cascos. Em resposta, o representante da KADMOS informou que dos dois rebocadores citados na reunião anterior, ambos foram inspecionados, contudo, apenas um considerado apto para a compra pelo proprietário, o “CAVENDISH SEA”. Da mesma forma houve a informação que o proprietário teria a intenção de realizar os reparos do casco fora do mar territorial, assim como haveria uma perícia para analisar suas condições. O Capitão dos Portos solicitou que o trem de reboque fosse recomposto e o plano reassumido para o transporte dos cascos à Índia, até o dia 25 de julho. Ressaltou, também, que a Marinha permanecia dispendendo recursos para a manutenção de meios navais na cena de ação, com o fim de garantir a segurança da navegação do entorno dos ex-navios sinistrados, bem como exigiu pronta resposta ao incidente. Por fim, obteve a resposta que o rebocador “CREST

201 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Ata da reunião realizada no dia 22 de julho de 2016.

CRYSTAL” permanecerá na área “segurando” o casco do “RECIFE STAR”.

No dia 25 de julho de 2016, nova reunião ocorreu, também na sede da CPRJ, com representante da KADMOS.²⁰² Novamente o Capitão dos Portos exigiu um posicionamento quanto ao andamento da remoção do casco do “RECIFE STAR” e o reboque dos cascos para a Índia. Em réplica, o referido representante informou que o proprietário não informara a previsão para o reparo do casco e a retomada do trem de reboque para a Índia, porém ainda mantém a intenção de realizar o referido reparo. Que o rebocador “CREST CRYSTAL” manteria o casco fora do mar territorial brasileiro. Caso houvesse substituição do rebocador, seria comunicado 24 horas com antecedência. Também informou que não existia previsão para a chegada do perito para inspecionar o casco, cuja solicitação foi feita ao armador para que comunicasse quais seguros foram acionados para solucionar a questão e recompor o dispositivo de reboque. Em seguida, o Capitão dos Portos exigiu, mais uma vez, a retomada do trem de reboque e o prosseguimento do reboque para o destino final, assim como ressaltou, igualmente, que a Marinha estaria dispendendo recursos para a manutenção de meios navais na cena de ação, para a garantia da segurança da navegação do entorno dos ex-navios sinistrados. Assim nova reunião fora marcada para o dia seguinte.

Adiada para o dia seguinte, a nova reunião ocorreu no dia 27 de julho de 2016, com o representante da empresa KADMOS.²⁰³ Questionado em relação à previsão de reparo do casco e prosseguimento da viagem rumo à Índia, o representante da KADMOS informou que o proprietário estaria na cidade de Londres com a finalidade de realizar reuniões com as seguradoras RAETS MARINE e MARITIME MUTUAL e com a STARSTONE SYNDICATE, sindicato das seguradoras, o responsável pelo seguro do “AMAZON CHIEFTAIN”. Ainda, que em relação à vistoria que seria realizada no casco, estava aguardando a indicação do profissional pela seguradora responsável, assim como a previsão de trinta dias para a retomada do trem de reboque. Em resposta, o Capitão dos Portos considerou o prazo inaceitável frente às providências que poderiam ser tomadas e não foram, desde o Ofício KS-C003/2016 da KADMOS. Segundo o Capitão dos Portos, esse comportamento desidioso somente agravava os riscos à segurança da navegação e ao meio ambiente. Dessa forma, determinou que mais um rebocador fosse enviado ao local do incidente para eventual assistência ou salvamento, bem como exigiu a comprovação de novo seguro referente ao “AMAZON CHIEFTAIN”, uma vez que a Agência apresentou o

202 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Ata da reunião realizada no dia 25 de julho de 2016.

203 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Ata da reunião realizada no dia 27 de julho de 2016.

seguro de outra embarcação. Ainda o representante da Agência foi questionado sobre qual empresa receberia os cascos em Alang, resposta que seria verificada pelo representante da KADMOS.

O representante da KADMOS lembrou que o armador estaria negociando um novo rebocador, CAVENDISH SEA, o qual comunicaria a celebração de sua compra. Ainda, participou que o rebocador “CREST CRYSTAL” seria substituído oportunamente, bem como a intenção do armador no reparo do rebocador principal e do prosseguimento da viagem. Na oportunidade, o Capitão dos Portos advertiu que o abandono de casco, além de estarem descumprindo decisão judicial, violaria a lei de assistência e salvamento de embarcações. Também determinou que fosse apresentado laudo sobre as condições dos cascos avariados até o dia 28 de julho de 2016, em virtude das informações prestadas pelo Diretor da KADMOS no dia 22 de julho. No mesmo momento fora entregue notificação à AFRICAN GULF, para a tomada de providências quanto ao não ingresso do comboio ao mar territorial brasileiro, como a imediata recomposição do trem de reboque e prosseguimento da viagem para Alang.²⁰⁴ As respostas à notificação deveriam ser prestadas no dia seguinte, por essa razão, fora marcada nova reunião.

Assim, no dia 28 de julho de 2016, fora realizada reunião para o recebimento das respostas contidas na notificação.²⁰⁵ O representante da KADMOS comunicou, na ocasião, que o armador solicitara nova cotação para a aquisição de um rebocador para atuar na localidade em eventual salvamento ou assistência. Informou que em relação à compra do rebocador “CAVENDISH SEA”, não houve avanço, contudo o rebocador “CREST CRYSTAL” permaneceria na cena de ação. O representante da KADMOS não informou qual empresa receberia os cascos em Alang, além de não ter apresentado documentos relativos ao seguro do “AMAZON CHIEFTAIN”, tampouco apresentou laudo sobre as condições dos cascos avariados.

O Capitão dos Portos advertiu, uma vez mais, dos riscos e consequências do descumprimento do plano de reboque e da deriva do “RECIFE STAR”, remarcando a reunião para o dia seguinte, com a finalidade de obter as respostas quanto aos questionamentos e apresentação de documentos.

No dia 29 de julho de 2016, foi realizada reunião com o representante da KADMOS,²⁰⁶ que apresentou, Ofício ao Capitão dos Portos do Rio de Janeiro informando o recebimento de

204 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Notificação – Reboque dos cascos “RECIFE STAR” e “JARI STAR”, do dia 27 de julho de 2016.

205 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Ata da reunião realizada no dia 28 de julho de 2016.

206 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Ata da reunião realizada no dia 29 de julho de 2016.

duas cartas, datadas de 28 de julho de 2016, das empresas “AFRICAN GULF INTERNATIONAL LTDA” e “JEDANA SHIPPING COMPANY LIMITED”, cujas cópias integravam o ofício como anexos.²⁰⁷ As Cartas continham o mesmo conteúdo e informavam que os proprietários teriam despendidos cerca de US\$ 500,000 (Quinhentos mil dólares) na manutenção dos rebocadores e respectivas tripulações, entretanto, as seguradoras não cooperavam para a solução do problema. Assim, encaminharam os contatos das referidas empresas securitárias para os devidos fins, alegando a responsabilidade dessas empresas pelos riscos que adviriam de suas omissões. Também afirmaram total isenção de suas responsabilidades no caso concreto. Ato contínuo, o Capitão dos Portos advertiu que a alegação de isenção de responsabilidade não teria amparo legal no Brasil, posto que as empresas seriam as proprietárias/armadoras dos ex-navios, e, portanto, responsáveis pelos riscos da faina de reboque. Também exigiu informações quanto à nova seguradora do “AMAZON CHIEFTAIN”, bem como a manutenção do comboio fora do mar territorial. Alertou quanto aos custos despendido pela Marinha na fiscalização e controle do tráfego aquaviário local. Como resposta, o representante da KADMOS informou que o representante da nova seguradora, a “REST MARINE”, entraria em contato com a CPRJ, no mesmo dia, para prestar informações quanto ao seguro. Informou também que ainda não teria resposta quanto à aquisição do rebocador “CAVENDISH SEA”. Por fim, nova reunião fora marcada para o dia 1º de agosto.

Entretanto, no dia 31 de julho de 2016, as 00:07 hora, o Rebocador de Alto Mar Almirante Guillobel (RbAM Guillobel ou R-25), da Marinha do Brasil, reportou que o comandante do rebocador “CREST CRYSTAL” havia informado o afundamento do ex-navio “RECIFE STAR”, cerca de quinze milhas náuticas do litoral fluminense, próximo ao Porto do Açu.²⁰⁸ O casco encontrava-se em uma área marítima de profundidade aproximada de vinte metros. Dessa forma, fora observado que o casco se localizava cerca de um metro acima da lâmina d'água, portanto, em águas rasas, na latitude 21° 43' 88S e Longitude 040° 45' 97W. Somado a este fato, na mesma data do afundamento, a empresa AFRICAN GULF INTERNATIONAL LTD encaminhou carta à CPRJ, não só ratificando as informações inerentes ao afundamento do “RECIFE STAR”, alegando caso fortuito, como também declarou,

207 KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA. Ofício KS-C005/2016, de 29 de julho de 2016, da Kadmos Agência Marítima Ltda à CPRJ.

208 Mensagem O-311920Z/JUL/2016, do Rebocador de Alto Mar Almirante Guillobel ao SALVAMAR SUESTE.

expressamente, o abandono do casco, de acordo com o art. 3º da Lei nº 7.542/86.²⁰⁹

Em razão do afundamento ex-navio, uma série de reuniões aconteceram para estabelecer a normalidade quanto à segurança da navegação, com a adoção de medidas relativas ao casco do “RECIFE STAR”, agora soçobrado, o qual encontrava-se visível, rente ao espelho d’água, tornando-se em um iminente perigo à navegação, assim como do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, cujas máquinas encontravam-se avariadas e sua posição era sustentada por outro rebocador.

Assim, imediatamente após a comunicação do afundamento do “RECIFE STAR”, o Capitão dos Portos encaminhou duas notificações à empresa proprietária, por intermédio do Diretor da KADMOS Agência Marítima. A primeira, com a determinação de que fosse reportada a exata localização do casco soçobrado, como também um croqui com as condições de seu afundamento, informando a quantidade de lâmina d’água acima do ex-navio,²¹⁰ enquanto a segunda notificação, de mesma data, tinha como objeto a determinação para o deslocamento imediato do segundo casco, o “JARI STAR” para a posição além da isóbata de 100 metros.²¹¹

A primeira reunião, após o afundamento do “RECIFE STAR”, aconteceu no dia seguinte, 1º de agosto de 2016.²¹² Na ocasião, a reunião fora realizada com o representante da KADMOS Agência Marítima, por volta das dez horas da manhã. O Capitão dos Portos então iniciou a reunião apresentando, ao representante da KADMOS, as notificações enviadas por correio eletrônico nos dias 30 e 31 de julho de 2016. Em resposta, o representante da KADMOS informou que o proprietário havia acionado a assistência do seguro do casco da empresa MARITIME MUTUAL, apresentando o contato da referida empresa. Em seguida o Capitão dos Portos determinou que as respostas das ações a serem tomadas referentes ao “RECIFE STAR” fossem prestadas no dia seguinte, assim como fosse mantido um rebocador para guardar a posição do casco, a fim de garantir a segurança da navegação da área. Quanto à determinação do deslocamento do “JARI STAR” para a posição além da isóbata de 100 metros, o representante da KADMOS informou que o proprietário afretaria um rebocador para deslocar tanto o “AMAZON CHIEFTAIN” quanto o “JARI STAR”. De igual modo, o Capitão dos Portos ressaltou que ainda

209 AFRICAN GULF INTERNATIONAL LIMITED. Carta de 31 de julho de 2016.

210 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Notificação Embarcação “RECIFE STAR”, do dia 31 de julho de 2016.

211 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Notificação Embarcação “JARI STAR”, do dia 31 de julho de 2016.

212 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Ata da reunião realizada no dia 1º de agosto de 2016.

não haviam sido esclarecidas as informações contraditórias constantes no seguro de casco e máquinas do “AMAZON CHIEFTAIN” prestada pela AFRICAN GULF e JEDANA SHIPPING. Igualmente, não houve resposta, por parte da KADMOS, quaisquer informações sobre a embarcação que apoiaria as medidas referentes ao “JARI STAR” ou relativo à compra do rebocador “CAVENDISH SEA”, tampouco sobre o prosseguimento da viagem ao destino originariamente planejado e a empresa que iria receber o casco. Finalmente, na mesma oportunidade, o Capitão dos Portos entregou notificação ao representante da KADMOS.²¹³ O documento continha a determinação de imediata instalação de uma sinalização luminosa de “Sinal de Novo Perigo”, para identificar a posição do casco soçobrado, bem como a instalação de um transmissor-receptor de VHF móvel marítimo, que transmitiria as informações de interesse da segurança do tráfego aquaviário aos navegantes, com o objetivo de evitar a colisão ou outro acidente da navegação na área. Também deveria acionar o seguro para a remoção do casco do “RECIFE STAR”.

No dia 2 de agosto de 2016, o representante da KADMOS entregou ao Capitão dos Portos do Rio de Janeiro nova carta da proprietária dos ex-navios acusando o recebimento da notificação do agente da AM, do dia 1º de agosto, o qual foi determinado o acionamento de um rebocador na área sinistrada, guardando a posição do afundamento do “RECIFE STAR”. Contudo a referida empresa alegou que não poderia disponibilizar um rebocador para guardar a área, por mais de uma razão: a primeira, porque o casco foi declarado perdido, expressamente, pelo proprietário, fazendo com que o bem fosse incorporado ao domínio da União, em consonância com o artigo 32 da Lei nº 7.542/86; a segunda razão consistia nos custos financeiro para a manutenção de um rebocador e sua tripulação na área sinistrada, podendo levar meses até a remoção dos destroços, ressaltou que a empresa não possuía recursos para o custeio dessa medida. Por fim, alegou a inutilidade de um rebocador no local sinistrado, posto que a embarcação nada mais poderia fazer para a mudança do cenário do afundamento. Dessa forma, encerraria a continuidade dos serviços prestados pelo rebocador “CREST CRYSTAL” à AFRICAN GULF. Por fim, ressaltou que estava enviando esforços para a contratação de um novo rebocador para concluir o reboque do “JARI STAR”, e agora o “AMAZON CHIEFTAIN”, com destino à Índia.

No dia 4 de agosto de 2016, às oito horas, a CPRJ realizou mais uma reunião com o

213 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. NOTIFICAÇÃO - Embarcação “RECIFE STAR”, do dia 1º de agosto de 2016.

representante da Agência Marítima KADMOS.²¹⁴ O referido representante apresentou correspondências eletrônicas à proprietária dos cascos solicitando respostas aos questionamentos do Capitão dos Portos do Rio de Janeiro concernentes às medidas de contingência em relação ao comboio e à contratação de um rebocador, por parte das seguradoras RAETSMARINE e STARSTONE, para rebocar o “JARI STAR” e o “AMAZON CHIEFTAIN” até o destino originário, contudo não foram respondidas. Ressaltou, ainda, que recebera correspondência eletrônica do comandante do “AMAZON CHIEFTAIN” informando que teria combustível e víveres para a tripulação para, aproximadamente, sessenta dias. Ocasão em que o Capitão dos Portos esclareceu que o provimento de apoio logístico seria de responsabilidade da proprietária dos cascos e da Agência Marítima, posto que havia uma determinação que o comboio restante deveria deslocar-se para uma área marítima além da isóbata de 100 metros. Reiterou que, diante da afirmação da proprietária dos ex-navios de que não contrataria um rebocador para permanecer na área sinistrada, manteve a determinação do aprestamento de um rebocador em virtude da importância da incolumidade do tráfego aquaviário, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações no local do afundamento. Reafirmou, finalmente, a determinação de imediato reboque do “JARI STAR” e o “AMAZON CHIEFTAIN” para o destino previsto no plano de reboque e também relembrou os custos operacionais despendidos pela MB no monitoramento e fiscalização das medidas a serem adotadas pela proprietária.

No dia 10 de agosto de 2016, a CPRJ encaminhou notificação ao proprietário dos ex-navios, por intermédio da Agência Marítima KADMOS, reiterando a determinação de deslocamento de parte do comboio restante para posição isobatimétrica de 100 metros, com a utilização de um rebocador adequado para esse fim. Advertiu, na oportunidade, que o comboio se encontrava na isóbata de 25 metros, o que agravava os riscos à segurança da navegação e ao meio ambiente.²¹⁵

No dia 12 de agosto de 2016, a CPRJ encaminhou duas notificações à AFRICAN GULF INTERNATIONAL LTD. e à JEDANA SHIPPING COMPANY LTD. A primeira notificação determinava a imediata assistência e salvamento do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” e do casco “JARI STAR”, mantendo-os na posição além da isobatimétrica de 100 metros, assim como

214 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Ata da reunião realizada no dia 4 de agosto de 2016.

215 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. NOTIFICAÇÃO - Embarcação “JARI STAR”, do dia 10 de agosto de 2016.

fosse reassumido o plano de reboque para a Índia.²¹⁶ A segunda notificação reiterava os termos da primeira, contendo idêntica determinação.²¹⁷

Ainda, no dia 25 de agosto de 2016, em razão da informação prestada pela comandante do “AMAZON CHIEFTAIN”, onde fora relatada a perda do ferro de bombordo, que mantinha o “JARI STAR” fundeado de forma estável, permanecendo somente o de boreste, a CPRJ encaminhou nova notificação à proprietária para que providenciasse imediata assistência e salvamento do rebocador e do casco, com o fim de impedir a deriva de ambas, deslocando o comboio restante para a isóbata de 50 metros, fora do mar territorial brasileiro e assunção do respectivo plano de reboque.²¹⁸

No dia 29 de agosto de 2016, fora realizada nova reunião com o representante da KADMOS,²¹⁹ ocasião que o referido representante informou que não recebera resposta do proprietário referente à assistência e salvamento do rebocador e do casco. Em razão da entrada do comboio restante em mar territorial, o representante da CPRJ entregou nova notificação determinando à proprietária a imediata assistência e salvamento do “AMAZON CHIEFTAIN” e do “JARI STAR”, assim como o deslocamento de ambos para a isóbata de 50 metros.²²⁰ Também determinou o imediato apoio logístico à tripulação do rebocador, posto que a autonomia estimada limitava-se até o dia 1º de setembro e reiterou as determinações de assistência ao rebocador que perdera o ferro de bombordo, assim como lembrou que a MB ainda se encontrava na área do incidente, fiscalizando e reportando as ações empreendidas, o que gerava custos consideráveis.

Por volta das 08:15 horas do dia 1º de setembro de 2016, o Chefe de Armas, o Chefe de Máquinas e o Fiel de Avarias do Navio Patrulha Oceânico Apa realizaram inspeção no ex-navio “JARI STAR”.²²¹ Fora constatada as boas condições do dispositivo de reboque existente no casco. Após a verificação do dispositivo de reboque, o grupo de vistoria realizou medição de profundidade no mar em relação ao casco, onde foi apontada a profundidade de 9 (nove) metros na proa e 11 (onze) metros na popa. Às 11:15 horas, a equipe regressou para o Navio Patrulha.

216 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. NOTIFICAÇÃO - Embarcação “JARI STAR” e “AMAZON CHIEFTAIN”, do dia 12 de agosto de 2016.

217 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. NOTIFICAÇÃO - Embarcação “JARI STAR” e “AMAZON CHIEFTAIN”, do dia 12 de agosto de 2016.

218 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. NOTIFICAÇÃO - Embarcação “AMAZON CHIEFTAIN” e “JARI STAR”, do dia 25 de agosto de 2016.

219 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Ata da reunião realizada no dia 29 de agosto de 2016.

220 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. NOTIFICAÇÃO - Embarcação “JARI STAR”, do dia 29 de agosto de 2016.

221 Mensagem P-012305Z/SET/2016, do Navio Patrulha Oceânico Apa ao SALVAMAR SUESTE.

De igual modo, fora realizada inspeção no rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”. Assim, o grupo de vistoria regressou ao Navio Patrulha às 15:40 horas. Nesse ínterim, o comandante do Navio de Apoio Marítimo “MAERSK LANCER” apresentou-se para executar a atividade de reboque, em comboio, para fora do mar territorial brasileiro. Após vistorias, a embarcação de apoio marítimo foi autorizada a realizar a respectiva ação de reboque.

No dia 2 de setembro, a DPC produziu nota técnica, com o objetivo de subsidiar tecnicamente a medida de afundamento da embarcação e o salvamento do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”.²²² Foram analisados, dentre outros documentos relativos ao caso, notificações, cartas, atas de reuniões, fotos, decisões judiciais. Desse modo, fora constatada a negligência da proprietária em não comunicar o agente da AM sobre as avarias ocorridas no rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” e necessidade de arribar a embarcação, assim como o não salvamento do ex-navio “RECIFE STAR”, que se encontrava à deriva, em decorrência do rompimento do cabo de reboque, no dia 13 de julho de 2016. Apontou, também, a negligência em relação ao afundamento do “JARI STAR”, ocorrido no dia 31 de julho de 2016, onde a proprietária encaminhou declaração de abandono do referido casco. Somado a este fato, a proprietária não providenciou novo rebocador para a assistência ao “AMAZON CHIEFTAIN” que havia perdido o ferro de bombordo, no dia 25 de agosto de 2016, mesmo após notificações realizadas pela CPRJ. Ressaltou, também, que no dia 31 de agosto, o referido rebocador e o casco encontravam-se a cerca de 1 (uma) milha náutica de Grussaí, distrito de São João da Barra-RJ. Relatou inspeção no “JARI STAR” e no rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, no dia 1º de setembro de 2016. Verificou-se furos a boreste no costado do ex-navio, acima da linha d’água, bem como apresentava inclinação de cerca de sete graus para boreste. O rebocador apresentava restrições na propulsão devido às avarias nos motores e no gerador de energia, inviabilizando a faina de reboque, ocasião em que a embarcação de apoio marítimo “MAESK LANCER” iniciou a faina de reboque do comboio restante até as proximidades do Rio de Janeiro.

O documento, em sua conclusão, evidenciou que a proprietária postergou as medidas de urgência para a assistência e salvamento do comboio, apesar de inúmeras notificações por parte da CPRJ, representando iminente perigo à segurança da navegação, ao meio ambiente e à salvaguarda da vida humana no mar. Por essa razão, baseado em todo arcabouço fático e probatório, considerou adequada a medida de afundamento do ex-navio “JARI STAR” em local

222 DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. Nota Técnica nº 15/2016, de 2 de setembro de 2016.

de maior profundidade, a partir da isóbata de 100 metros, posto que o casco apresentava furos no costado, o que traria riscos no caso de reboque para algum porto nacional. Também foi recomendado o salvamento do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, rebocando-o para o Rio de Janeiro e a respectiva ação de inspeção naval para a constatação de irregularidades, seguida de notificação para o seu saneamento, se for o caso, sob pena da embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União, em conformidade com a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário. Tais ações fundamentavam-se, igualmente, na Lei nº 7.542/86, assim como no princípio da precaução, previsto no Decreto nº 5.300/04.²²³

Ressalta-se que a CPRJ endereçou ofício à Advocacia da União da Procuradoria Regional da 2ª Região²²⁴ relatando que, em razão da inércia do proprietário em prestar assistência e salvamento ao “AMAZON CHIEFTAIN”, a própria Marinha do Brasil providenciou a sua assistência e salvamento, por intermédio do navio de apoio marítimo “MAESK LANCER”. Relatou, ainda, o afundamento do “JARI STAR” no dia 4 de setembro de 2016, em profundidade de segurança, não sendo constatado risco de poluição ao meio ambiente marinho, conforme as normas vigentes.

No dia 6 de setembro de 2016, após ser rebocado para o Rio de Janeiro, o rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” sofreu uma inspeção, *Port State Control*, pela CPRJ,²²⁵ onde foram constatadas diversas irregularidades, como ausência de equipamentos e deficiências relacionadas às questões estruturais. Dessa forma, na mesma data, fora lavrado Auto de Apreensão²²⁶ endereçado à proprietária da embarcação, JEDANA SHIPPING, assim como o respectivo Termo de Fiel Depositário.²²⁷

No dia 22 de setembro de 2016, a CPRJ recebeu carta da Agência Marítima KADMOS, comunicando declaração de vontade da empresa JEDANA SHIPPING COMPANY LIMITED, proprietária do “AMAZON CHIEFTAIN”, em abandonar o rebocador, não mais se

223 Art. 5º São princípios fundamentais da gestão da zona costeira, além daqueles estabelecidos na Política Nacional de Meio Ambiente, na Política Nacional para os Recursos do Mar e na Política Nacional de Recursos Hídricos: (...) X - a aplicação do princípio da precaução tal como definido na Agenda 21, adotando-se medidas eficazes para impedir ou minimizar a degradação do meio ambiente, sempre que houver perigo de dano grave ou irreversível, mesmo na falta de dados científicos completos e atualizados;”

224 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Ofício nº 1691/CPRJ-MB, de 18 de outubro de 2016.

225 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Relatório de Perícia, de 6 de setembro de 2016.

226 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Auto de Apreensão nº 04058/2016, de 6 de setembro de 2016.

227 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Termo de Fiel Depositário nº 00564, de 14 de setembro de 2016.

responsabilizando pelos desdobramentos administrativos e legais referente à embarcação.²²⁸

Por fim, foi instaurado processo de perdimento do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” pela CPRJ,²²⁹ cuja declaração de perdimento ocorreu no dia 17 de março de 2017. Assim, o AMAZON CHIEFTAIN fora levado a leilão, no dia 18 de janeiro de 2019, as 10 horas, sob o valor de avaliação de R\$170.000,00 (cento e setenta mil reais). Ao fim do certame, o rebocador foi arrematado pela quantia de R\$405.000,00 (quatrocentos e cinco mil reais), pela empresa B. G. DA SILVA BRUFER SERVICE EPP. Com nova proprietária, o rebocador não mais foi objeto de ações ou medidas relacionadas à JEDANA SHIPPING e AFRICAN GULF.²³⁰

O itinerário total percorrido pelo comboio, do dia 20 de junho ao dia 5 de setembro de 2016, foi registrado pelo então ComConTraM, por meio do sinal AIS do rebocador AMAZON CHIEFTAIN (FIG. 7 em ANEXO).

3.6 Do Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN)

Como mencionado anteriormente, em simultaneidade às medidas administrativas tomadas pelas CPRJ e CPES, no dia 14 de julho de 2016, o Capitão dos Portos do Rio de Janeiro instaurou respectivo IAFN, com o fim de apurar o rompimento de cabo da embarcação “AMAZON CHIEFTAIN”, ocorrido no dia 13 de julho de 2016. Em sua instauração, foram anexados todos os documentos produzidos e recebidos pela CPRJ, como cartas, notificações, comunicações por meio de correio eletrônico, atas de reuniões, mensagens dos meios navais que monitoraram a cena de ação, entre outros documentos.

Assim, no dia 18 de maio de 2017, foram juntados ao inquérito, os documentos relativos ao rol de quesitos; laudo de exame pericial com fotos; documentos da embarcação, termos de inquirição de seis testemunhas, bem como as mensagens de prorrogação.

Na fase de inquirição de testemunhas, o Comandante do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” informou que a ruptura do cabo de reboque do “RECIFE STAR” ocorreu a 300 milhas náuticas.

No laudo de exame pericial²³¹ foi descrito as características do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, bem como a regularidade documental da embarcação. Quanto as condições da

228 KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LIMITADA. Carta de 22 de setembro de 2016.

229 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Portaria nº 185/CPRJ, de 21 de outubro de 2016.

230 Edital de Licitação nº EGP 049/2018, de 11 de dezembro de 2018.

231 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO. Laudo de Exame Pericial, de 6 de setembro de 2016.

embarcação, o laudo apontou a precariedade em que se encontrava a embarcação, onde foram registradas 62 deficiências, razão pelo qual foi emitido documento de detenção do navio. Também descreveu os dados pessoais dos entrevistados, como os Comandantes e Imediatos do “AMAZON CHIEFTAIN” e “CREST CRYSTAL”, bem como o Chefe da Máquinas do primeiro rebocador e o técnico da empresa POSIDONIA. Foi descrito o local do acidente, assim como as boas condições meteorológicas no dia do evento.

O laudo descreveu, ainda, a sequência dos acontecimentos, desde a saída do comboio, no dia 20 de junho de 2016, até a apreensão do “AMAZON CHIEFTAIN”, ocorrida no dia 14 de setembro de 2016. Foi apontada falta de detalhamento da derrota do comboio no Plano de Reboque, bem como a falha de máquinas ocorrida ainda no dia 21 de junho de 2016. Somado a este fato, o abalroamento entre os componentes do comboio, assim como o rompimento do cabo de reboque, alagamento, deriva e afundamento do casco do “RECIFE STAR”, a perda do ferro e o fundeio precário do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, o que resultou, afinal, no afundamento do casco do “JARI STAR”. Assim, o laudo concluiu que todos estes incidentes e fatos da navegação, encadeados, ocorreram *“em decorrência da inobservância de medidas de precaução e segurança, que se faziam necessárias para que o navio pudesse receber os meios necessários para prosseguir com a faina de reboque”*. Indicou também a omissão na diligência ou cuidado com o rebocador e com os cascos rebocados.

Como fatores contribuintes para a ruptura do cabo de reboque não foram apontados fatores humanos, sob o ponto de vista biopsicológico. No entanto, quanto ao fator material e operacional, foi apontado contribuição em decorrência da avaria de máquinas do rebocador e a deriva do comboio, assim como a negligência quanto à adoção de providências em tempo hábil para prestar apoio ao rebocador quando ocorreu a avaria de máquinas. Ainda, durante a permanência em alto mar, houve falha na manobra, resultando no contato (abalroamento) do comboio.

No dia 25 de maio de 2017, o encarregado do IAFN emitiu o relatório do inquérito, em que, após a análises dos documentos, bem como das oitivas dos envolvidos e testemunhas, em sua conclusão confirmou os fatores que contribuíram para o acidente pelo laudo de exame pericial, bem como a causa determinante do rompimento do cabo de reboque: a falha na condução do comboio, somado às condições de precariedade das condições mecânicas do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”. Ato contínuo, apontou o Comandante do rebocador como o

responsável direto em decorrência de negligência e imprudência. Como responsáveis indiretos foram apontados a empresa JEDANA SHIPPING COMPANY LIMITED, e a empresa KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.

Por fim, a Agência Marítima KADMOS fora notificada para tomar ciência do relatório e apresentar defesa, no prazo de 10 dias. Também recebeu mais duas notificações para que encaminhasse ao Comandante do “AMAZON CHIEFTAIN” e à empresa JEDANA SHIPPING. No entanto, o representante da KADMOS se manifestou informando que não mais representava os envolvidos. Igualmente, a agência marítima não apresentou defesa.

Esgotados os prazos administrativos para a defesa, no dia 18 de abril de 2018, o Capitão dos Portos encaminhou o IAFN ao Tribunal Marítimo para o seu processamento e consequente julgamento, de acordo com a Lei Orgânica do Tribunal Marítimo - LOTM.²³²

3.7 Processo Administrativo no Tribunal Marítimo

No dia 28 de julho de 2018, o IAFN produzido pela CPRJ foi autuado sob o número 32.540/2018 e distribuído ao relator do Tribunal Marítimo (TM), que por sua vez deu vista dos autos à Procuradoria Especial da Marinha (PEM), em 5 de setembro de 2018, para requerer diligências; oferecer representação; requerer o seu arquivamento, em parecer fundamentado; ou opinar pela incompetência do Tribunal, especificando sua remessa para o órgão competente, conforme preconiza o art. 42 da Lei nº 2.180/56.

No dia 26 de março de 2019, a PEM requereu diligências para sanar pontos controversos no procedimento apuratório como: (i) local aproximado onde ocorreu o rompimento do cabo de reboque do “RECIFE STAR”, posto que o Laudo de Exame Pericial apontou o ponto de rompimento há 40 milhas náuticas, enquanto no depoimento do Comandante do “AMAZON CHIEFTAIN” informou 300 milhas náuticas; (ii) Qual seria a causa determinante da ruptura do cabo de reboque do “RECIFE STAR”, posto que os peritos afirmaram que “*não foi possível estabelecer, com precisão, a causa da ruptura do cabo*”, enquanto o encarregado do procedimento afirma que a sua causa determinante “*foi a falha na condução do comboio, com erro nas avaliações, haja vista as condições de precariedade da máquina do rebocador ‘AMAZON CHIEFTAIN’*”; (iii) o local aproximado em que ocorreu a avaria de máquinas do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”; (iv) qual a causa da avaria de máquinas do rebocador

²³² Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954.

“AMAZON CHIEFTAIN”; (v) se houve arribada do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” no píer da BNRJ, no dia 6 de setembro de 2016, e, caso afirmativo, se foi justificada; e (vi) quem é o efetivo proprietário do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, se a empresa JEDANA SHIPPING COMPANY LIMITED ou a MARITIME CONSORTIUM OF THESSALONIKI INC.

No dia 1º de abril de 2019, o Relator deferiu a diligência requerida pela PEM, expedindo-se o Ofício para a CPRJ,²³³ que por sua vez encaminhou o Relatório de Diligência, por meio de Ofício,²³⁴ com as respostas aos questionamentos da PEM.

Segundo a CPRJ, o rompimento do cabo de reboque do “RECIFE STAR” ocorreu a cerca de 40 milhas náuticas, de acordo com o comunicado de acidente emitido pelo próprio Comandante do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN. Quanto à causa determinante da ruptura do cabo de reboque, foi decorrente das avarias dos motores do rebocador que preexistiam ao abalroamento dos cascos, segundo depoimento do Comandante e do Chefe de Máquinas do “AMAZON CHIEFTAIN”, o que ocasionou a entrada de água, aumentando o seu arrasto e por consequência o superaquecimento dos mancais, no dia 13 de julho de 2016. A entrada de água no “RECIFE STAR” fora ratificada em mensagem do RbAM “GUILLOBEL” no dia 30 de julho de 2016, onde constatou inclinação para bombordo do casco. Em relação ao local da avaria de máquinas do “AMAZON CHIEFTAIN”, segundo o Comandante e o Chefe de Máquinas do referido rebocador, a embarcação suspendeu com a referida avaria. No que se refere a causa determinante da avaria de máquinas do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, foi a negligência na manutenção do sistema de propulsão. No que se refere à arribada justificada ou não, o Plano de Reboque previa que em caso de ruptura do cabo de reboque, o comboio retornaria à BNRJ, portanto, não houve arribada. Por fim, quanto ao proprietário do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, este seria a empresa JEDANA SHIPPING COMPANY LIMITED, em conformidade com os documentos apresentados pela Agência Marítima KADMOS.

No dia 14 de maio de 2019, o Relator exarou despacho dando vistas à PEM, que por sua vez pugnou pelo arquivamento do processo por incompetência do Tribunal Marítimo em apurar o referido acidente da navegação. O principal argumento deve-se a avaria dos motores ter ocorrido, efetivamente, a cerca de 40 milhas náuticas, isto é, fora do mar territorial. Considerando que a embarcação e tripulantes eram estrangeiros, bem como a embarcação não abrangia os casos de

233 TRIBUNAL MARÍTIMO. Ofício nº 111-125, do TM à CPRJ, de 25 de abril de 2019.

234 CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO, Ofício nº 614/CPRJ/2019, do Capitão dos Portos ao Presidente do Tribunal Marítimo, de 6 de maio de 2019.

operações de pesquisa científica marinha, prospecção, exploração, produção e armazenamento e beneficiamento naturais, os quais atrairiam a competência para além do mar territorial. Ressaltando que não houve hipótese de arribada.

Destarte, o Juiz Relator, em despacho de 25 de junho de 2019, determinou a publicação de Nota para arquivamento, o qual foi publicado no dia 2 de julho de 2019. Após a referida publicação sem manifestação, o Juiz Relator encaminhou ao Juiz Revisor, no dia 8 de outubro de 2019, Relatório para apreciação, com pedido de apreciação, pelo TM, da promoção de incompetência.

No dia 8 de outubro de 2019, com a remessa do processo do Juiz Revisor à Secretaria do TM, foi solicitado dia para julgamento ao Sr. Presidente, no dia 10 de outubro de 2019. Por sua vez, o Sr. Presidente do TM pautou o julgamento do feito para o dia 26 de novembro de 2019.

Na data pautada para julgamento, na 7.381ª Sessão Ordinária, fora prolatada, por maioria de votos, a seguinte decisão:

ACORDAM os Juizes do Tribunal Marítimo, por maioria: a) Quanto à extensão dos acidentes da navegação: avaria do sistema de propulsão do R/E “AMAZON CHIEFTAIN”, ocorrida fora do mar territorial brasileiro, quando rebocava os cascos da embarcações “EX-RECIFE STAR” e “EX-JARI STAR”, que desatracaram na Base Naval do Rio de Janeiro, com destino a Alang na Índia, e resultou no afundamento dos cascos e retorno do rebocador ao porto de saída, como previsto em caso de emergência, Rio de Janeiro, RJ, sem registro de danos pessoais nem ambientais; b) quanto à causa determinante: não apurada; c) decisão: por maioria, nos termos do voto do Sr. Juiz que pediu vista, arquivar o processo como requerido pela Procuradoria Especial da Marinha, diante do largo interregno temporal e escassez probatória, no que foi acompanhado pelos Srs. Juizes Nelson Cavalcante e Silva Filho, Fernando Alves Ladeiras e Maria Cristina de Oliveira Padilha. O Sr. Juiz-Relator mandava arquivar os autos como requerido pela Procuradoria Especial da Marinha, em face da incompetência do Tribunal Marítimo para apreciar o acidente da navegação, capitulado no art. 14, alínea “B”, da Lei nº 2.180/54, no que foi acompanhado pelo Sr. Juiz Geraldo de Almeida Padilha, sendo ambos vencidos. Autos com o Sr. Juiz que pediu vista, Juiz Marcelo David Gonçalves, para prolatar o acórdão; e d) medidas preventivas e de segurança: proibir, por um ano, a entrada de qualquer embarcação armada pela empresa Jedana Shipping Company em águas jurisdicionais brasileiras.

(TRIBUNAL MARÍTIMO. Acórdão nº 32.540/2018. 7.381ª Sessão Ordinária. Juiz(a) Relator(a): Sérgio Bezerra de Matos. Rio de Janeiro. DJ: 26/11/2020. Data da Publicação: e-DTM nº 169, de 15/12/2020.)

No dia 05 de dezembro de 2019, o Sr. Presidente do TM, encaminhou Ofício ao Diretor de

Portos e Costas, comunicando a medida administrativa e de segurança proposta pelo Colegiado, na Sessão Ordinária de 26 de novembro de 2019.²³⁵

A decisão transitou em julgado, na esfera administrativa, no dia 1º de março de 2021, onde fora remetida à Seção de Execução de Julgados.

3.8 Da medida judicial

No dia 15 de julho de 2016, a Advocacia-Geral da União (AGU) propôs ação ordinária com pedido de tutela de urgência, na 20ª Vara Federal da Seção Judiciária do Rio de Janeiro,²³⁶ em face das empresas AFRICAN GULF INTERNATIONAL LTD., KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA. e a SEASTAR CONSULTORIA LTDA., cujo pedido liminar consistia na determinação, pelo juízo, da promoção do salvamento do casco a deriva, com a sua subsequente retirada, juntamente com o casco que se encontra preso ao rebocador, das águas jurisdicionais brasileiras, no prazo de vinte e quatro horas, alocando rebocadores necessários e outros junto ao casco à deriva, com a 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 pelo juízo. Caso a decisão interlocutória fosse descumprida no prazo estabelecido, que fosse deferido à Marinha do Brasil, a promoção do afundamento do casco à deriva, observando as cautelas de praxe, às expensas dos réus, como medida para evitar grave acidente da navegação.

No dia 19 de julho de 2016, o juiz da 20ª Vara Federal prolatou decisão liminar no sentido de determinar que as empresas, de forma solidária, promovessem o salvamento do casco do navio “RECIFE STAR”, que se encontrava à deriva, no prazo máximo de 48 horas da publicação da decisão, alocando rebocadores e demais equipamentos necessários para tal providência, sob pena de pagamento de multa diária de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), limitada ao teto de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais). Entretanto, no que se relacionava ao pedido de afundamento do casco, o juízo entendeu que tal medida se encontrava no espectro de atribuições discricionárias do órgão, o qual deveria adotá-lo de acordo com as circunstâncias fáticas, em conformidade com a

235 TRIBUNAL MARÍTIMO. Ofício nº 111-644, do Presidente ao Diretor de Portos e Costas, de 05 de dezembro de 2019.

236 BRASIL. 20ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO. Ação Ordinária nº 0095021-72.2016.4.02.5101. Autor: UNIÃO FEDERAL; Rés: AFRICAN GULF INTERNATIONAL, KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA e P&I CONSULTORIA SEASTAR. Decisão Interlocutória do dia 19 jul. 2016. Juiz: Paulo André Espírito Santo. Publicado(a) no Diário Eletrônico da Justiça Federal da 2ª Região – e-DJF2R – pág. 121, dia 22 jul. 2016.

Lei nº 7.542/86.

Após a decisão liminar, as circunstâncias do salvamento do “RECIFE STAR” agravaram-se. O casco, outrora a deriva, agora encontrava-se emborcado em águas rasas, com parte de sua estrutura acima da lâmina d'água. Esse fato motivou a AGU protocolar novo pedido de tutela, no dia 2 de agosto de 2016. O referido pedido não só pleiteava a confirmação da tutela anteriormente deferida, como também fosse concedida duas novas tutelas de urgência. Os novos pedidos reivindicavam a instalação de um sinal de perigo à navegação, conforme determinado pela CPRJ, sob pena de multa diária a ser determinada pelo juízo, e, solidariamente, que as empresas efetuassem a remoção do casco soçobrado, no prazo e na forma determinada pela Autoridade Marítima, igualmente sob pena de multa diária. Na ocasião o Advogado da União requereu a inclusão das seguintes empresas no polo passivo da ação: JEDANA SHIPPING COMPANY LIMITED, MARITIME MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (NZ) LTD., RAETSMARINE INSURANCE BV, VA CAPELLE AAN DEN IJSSEL-ROTTERDAN-NETHERLANDS (seguro P&I do rebocador); STARTSTONE e DAR AL TAKAFUL PJSC (seguradoras de casco e máquinas do rebocador).

No dia 3 de agosto de 2016, o juiz da 20ª Vara Federal do Rio de Janeiro prolatou novas tutelas de urgência.²³⁷ As empresas deveriam cumprir as duas obrigações no prazo máximo de 48 horas da publicação da decisão, sob pena de pagamento de multa diária de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais), a cada ré, limitada, para cada, o teto de R\$ 400.000,00 (quatrocentos mil reais). No entanto, não acolheu o pedido de inclusão das empresas no polo passivo da demanda, conforme requerido, salvo se comprovado a pertinência e indicação de representantes no Brasil, com o fim de não procrastinar o processo mais do que o necessário.

No dia 26 de agosto de 2016, a AGU peticionou ao juízo da 20ª Vara Federal informando que o “AMAZON CHIFTAIN” que mantinha o casco do “JARI STAR”, teria perdido um dos dois ferros (âncora) que mantinha parte do comboio fundeado. Esse fato poderia ensejar o rompimento das amarras do único ferro, fazendo com que o rebocador e o casco ficassem a deriva, o que comprometeria gravemente a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a prevenção da poluição do meio ambiente marinho.

237 BRASIL. 20ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO. Ação Ordinária nº 0095021-72.2016.4.02.5101. Autor: UNIÃO FEDERAL; Rés: AFRICAN GULF INTERNATIONAL, KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA e P&I CONSULTORIA SEASTAR. Decisão Interlocutória do dia 03 ago. 2016. Juiz: Paulo André Espirito Santo. Publicado(a) no Diário Eletrônico da Justiça Federal da 2ª Região – e-DJF2R – págs. 383/384, dia 31 ago. 2016.

Assim sendo, requereu que a proprietária providenciasse, imediatamente, um rebocador, para prover assistência ao “AMAZON CHIEFTAIN”. Na mesma data o juízo deferiu o pedido no prazo de 48 horas, sob pena de multa de multa diária de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais), limitada ao teto de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais), em caso de descumprimento no prazo.²³⁸

No mês de dezembro de 2016, o processo foi encaminhado ao juiz da causa, o qual proferiu sentença com resolução do mérito, no dia 13 de janeiro de 2017 (Decisão em ANEXO). Relevante mencionar que, ao tempo da sentença, todos os eventos foram consumados, desde a rompimento do cabo de reboque do “RECIFE STAR” até o afundamento do ex-navio “JARI STAR” e assistência ao rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”. Dessa forma, na referida decisão restou consignado a procedência do pedido da AGU, confirmando as decisões da tutela de urgência que determinavam a remoção dos cascos do “RECIFE STAR” e “JARI STAR”. Ainda, condenou as empresas rés, solidariamente, a ressarcir à União pelos danos materiais e despesas realizadas para remoção e afundamento do casco e assistência dos reboques e navios durante todo os eventos. O montante deveria ser apurado em liquidação de sentença, bem como o pagamento das multas aplicadas pelo descumprimento das decisões tomadas no curso do processo.²³⁹

No dia 11 de abril de 2018, foram julgados os recursos de apelação das empresas condenadas. A Sexta Turma Especializada do Tribunal Regional Federal da 2ª Região (TRF2), por unanimidade, não conheceu das apelações de AFRICAN GULF INTERNATIONAL e KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA, e, negou provimento à apelação de SEASTAR CONSULTORIA TÉCNICA E REPRESENTAÇÕES LTDA.

No dia 25 de março de 2019, o TRF2 encaminhou recurso especial, das empresas rés, para julgamento no Superior Tribunal de Justiça (STJ), o qual foi autuado no dia 1º de abril de 2019, sob o número 1864256/RJ (2019/0081754-5).

238 BRASIL. 20ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO. Ação Ordinária nº 0095021-72.2016.4.02.5101. Autor: UNIÃO FEDERAL; Rés: AFRICAN GULF INTERNATIONAL, KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA e P&I CONSULTORIA SEASTAR. Decisão Interlocutória do dia 26 ago. 2016. Juiz: Paulo André Espírito Santo. Publicado(a) no Diário Eletrônico da Justiça Federal da 2ª Região – e-DJF2R – págs. 208/239, dia 22 nov. 2016.

239 BRASIL. 20ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO. Ação Ordinária nº 0095021-72.2016.4.02.5101. Autor: UNIÃO FEDERAL; Rés: AFRICAN GULF INTERNATIONAL, KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA e P&I CONSULTORIA SEASTAR. Sentença do dia 13 jan. 2017. Juiz: Paulo André Espírito Santo. Publicado(a) no Diário Eletrônico da Justiça Federal da 2ª Região – e-DJF2R – págs. 331/360, dia 25 jan. 2017.

Até o fechamento deste estudo de caso, os recursos das empresas réis encontravam-se pendentes de julgamento.

3.9 Das medidas de assistência e salvamento de embarcação executadas pela MB

Concomitantemente às medidas administrativa e judicial, no dia 14 de julho de 2016, foram registradas as primeiras medidas de fiscalização e controle da assistência e salvamento na cena de ação, demandando navios de guerra da MB em conjunto com o SALVAMAR SUESTE, executando salvamento ou socorro marítimo.²⁴⁰ Dessa forma, o objetivo primário dos meios navais empregados, no caso em estudo, estaria restrito em acompanhar e reportar as ações referentes ao salvamento do comboio, por parte de seu proprietário. O comboio era composto pelo casco do “RECIFE STAR”, à deriva, assim como o casco do “JARI STAR”, juntamente com o rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, com avarias nos motores.

Diversas mensagens foram enviadas dos navios de guerra ao SALVAMAR SUESTE, com o fim de reportar o acompanhamento, orientações e medidas ocorridas na área do sinistro. No entanto, serão relatadas as principais mensagens, com o escopo de descrever o panorama cronológico, assim como os principais eventos ocorridos.

Os primeiros navios presentes na cena de ação foram o Navio Patrulha “APA” (NPaOcApa) e o Navio Patrulha “GURUPÁ” (NPaGurupá). Dessa forma, as primeiras informações referiam-se à faina de reboque do “RECIFE STAR”, realizada pelo rebocador “NEBLINA”, da empresa Camorim, o qual determinou a desconexão do dispositivo de reboque e retorno do rebocador ao porto de Macaé-RJ, fato que ocorreu às 09:50 horas, do dia 15 de julho de 2016. O NpaOcApa comunicou, ainda, que o “JARI STAR” permanecia conectado ao “AMAZON CHIEFTAIN”, bem como a distância entre os dois cascos seria de sete milhas náuticas aproximadamente. Também se verificou baixo fluxo de tráfego de embarcações de pesca e mercante, como também as condições meteorológicas favoráveis.²⁴¹

No dia 19 de julho de 2016, o RbAM “GUILLOBEL” reportou ao SALVAMAR SUESTE o acompanhamento do “RECIFE STAR”, por meio de radar e visualmente, assim como a chegada dos rebocadores “TUFÃO” e “SMITH PARECI” nas proximidades do casco. Então, as 18:20 horas, o segundo rebocador passou o cabo de reboque, supostamente de polipropileno, à

240 O SALVAMAR SUESTE faz parte da estrutura orgânica do Comando do 1º Distrito Naval, Organização Militar da Marinha do Brasil, sediada no Rio de Janeiro.

241 Mensagem P-152021Z/JUL/2016, do Navio Patrulha Oceânico APA ao SALVAMAR SUESTE.

popa do casco, enquanto o primeiro rebocador retirou-se da área para abastecimento. O RbAM então interceptou comunicação entre o “SMITH PARECI” e o seu armador, que orientou afastar o casco para além das 24 milhas náuticas. Momento em que cessou a deriva do “RECIFE STAR”.²⁴²

No dia seguinte, 20 de julho de 2016, o RbAM “GUILLOBEL” informou a continuação do acompanhamento do ex-navio “RECIFE STAR”, ainda conectado ao rebocador “SMITH PARECI”, cumprindo a determinação de manter o casco fora do mar territorial brasileiro. Por último informou que continuaria o monitoramento e acompanhamento visual e por radar, registrando todos os seus movimentos, bem como advertindo os demais navegantes para manterem-se afastados da área.²⁴³

No dia 21 de julho de 2016, o RbAM “GUILLOBEL” informou a conexão do “RECIFE STAR” ao rebocador “CREST CRYSTAL”, onde mantinha a determinação de não adentrar no mar territorial, bem como manteria o acompanhamento visual e por radar das embarcações, alertando aos navegantes a manterem-se distantes do local.²⁴⁴ Na mesma data, o Rebocador de Alto Mar “TRIDENTE” (RbAM “TRIDENTE” ou R-22) assumiu o comando da cena de ação (CCA) as 13:20 horas, o qual manteve contato visual e por radar do casco e do rebocador, reportando que ambos encontravam-se fora do mar territorial.²⁴⁵ Assim, o RbAM “GUILLOBEL” comunicou o seu retorno ao porto sede de atracação, no Cais da Portuguesa, localizado na Ilha das Cobras – RJ.²⁴⁶

No dia 22 de julho de 2016, o Navio Patrulha “GURUPÁ” (NPAGurupá ou P-46) reportou o acompanhamento do dispositivo formado pelo rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” e o ex-navio “JARI STAR”. Reportando normalidade na cena de ação.²⁴⁷ No dia seguinte, 23 de julho de 2016, o NPA “GURUPÁ” reportou condições semelhantes ao dia anterior, permanecendo o rebocador e o casco na área sem intercorrências.²⁴⁸

No dia 24 de julho de 2016, o RbAM “TRIDENTE” informou o acompanhamento do “RECIFE STAR” e o rebocador “CREST CRYSTAL”, onde permanecia alertando o Comandante

242 Mensagem O-191402Z/JUL/2016, do Rebocador de Alto Mar Almirante Guillobel ao SALVAMAR SUESTE.

243 Mensagem P-201305Z/JUL/2016, do Rebocador de Alto Mar Almirante Guillobel ao SALVAMAR SUESTE.

244 Mensagem O-211310Z/JUL/2016, do Rebocador de Alto Mar Almirante Guillobel ao SALVAMAR SUESTE.

245 Mensagem P-212100Z/JUL/2016, do Rebocador de Alto Mar Tridente ao SALVAMAR SUESTE.

246 Mensagem O-211640Z/JUL/2016, do Rebocador de Alto Mar Almirante Guillobel ao SALVAMAR SUESTE.

247 Mensagem P-221302Z/JUL/2016, do Navio Patrulha Gurupá ao SALVAMAR SUESTE.

248 Mensagem R-231302Z/JUL/2016, do Navio Patrulha Gurupá ao SALVAMAR SUESTE.

do rebocador que não adentrasse no mar territorial, bem como sugeriu ao SALVAMAR SUESTE a sua permanência na cena de ação, navegando entre o mar territorial e o trem de reboque até que fossem emanadas novas ordens.²⁴⁹

O RbAM “GUILLOBEL” registrou, por meio de mensagem, os fatos ocorridos nos dias 30 e 31 de julho.²⁵⁰ Dessa forma, pelo cronograma dos eventos, a assunção do CCA, pelo Comandante do RbAM “GUILLOBEL”, teve início no dia 30 de julho, às 12 horas. Este reportou contato com o rebocador “CREST CRYSTAL”, por AIS, VHF e Radar, posto que encontrava-se navegando a cerca de 10 milhas náuticas do comboio. Em seguida foi estabelecido diálogo com o rebocador do “RECIFE STAR”, o qual informou situação de normalidade na área. Conseqüentemente, o “GUILLOBEL” deslocou-se para as proximidades do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” e do ex-navio “JARI STAR”, juntamente com o RbAM “TRIDENTE”. Igualmente, o comandante do “AMAZON CHIEFTAIN” comunicou situação de normalidade na localidade, após ser questionado pelo Comandante do “GUILLOBEL”, às 13:00 horas.

Uma hora depois, o Comandante do “GUILLOBEL” observou que o “RECIFE STAR” encontrava-se com inclinação para bombordo de 5 a 10 graus, aproximadamente. Realizado contato, por VHF, com o Comandante do “CREST CRYSTAL” e questionado sobre a referida inclinação, este informou que a situação se apresentava segura, no entanto, oportunamente, enviaria técnicos a bordo do ex-navio para realizarem inspeção e avaliarem a situação, posto que naquele momento o estado do mar não permitia tal ação.

Ainda, às 15 horas, o Comandante do “GUILLOBEL” mantinha o acompanhamento de todo o comboio sinistrado, tanto do rebocador “CREST CRYSTAL”, por AIS, Radar e VHF, quanto do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, por Radar e VHF.

Às 16:20 horas, o Comandante do “GUILLOBEL” observou o aumento da inclinação do “RECIFE STAR”. Somado a este fato, às 16:57 horas, o Comandante do “CREST CRYSTAL” informou o aumento da inclinação do ex-navio com possibilidade do seu afundamento, alertando sobre a sua intenção de largar o dispositivo de reboque. Prontamente, em resposta fora determinado que não largasse o dispositivo de reboque. O rebocador da MB então observou que o “CREST CRYSTAL” localizava-se a contrabordo do “RECIFE STAR”, presumivelmente

249 Mensagem P-242102Z/JUL/2016, do Rebocador de Alto Mar Tridente ao SALVAMAR SUESTE.

250 Mensagem O-311920Z/JUL/2016, do Rebocador de Alto Mar Almirante Guillobel ao SALVAMAR SUESTE.

recolhendo os técnicos que realizariam inspeção sobre as condições do ex-navio. Isto posto, as 17:10 horas, o Comandante do “CREST CRYSTAL” reportou que havia recolhido técnicos do “RECIFE STAR”, onde foi constatado uma inclinação de quase 35 graus, com iminente emborcamento do casco com o dispositivo de reboque conectado ao rebocador. Nesse momento, o Comandante do “GUILLOBEL” contactou o SALVAMAR SUESTE para participar as circunstâncias apresentadas. Na ocasião, as 17:25 horas, o Comandante do “CREST CRYSTAL” foi orientado a não largar o cabo de reboque, por ora. Em seguida, as 18:30 horas, o Comandante do “GUILLOBEL” recebeu orientação da CPRJ que determinasse ao rebocador “CREST CRYSTAL” deslocasse para a isobatimétrica de 50 metros, permanecendo com o dispositivo de reboque conectado.

As 19:35 horas, o Comandante do “GUILLOBEL” fora informado, pela CPRJ, de que a agência do rebocador “CREST CRYSTAL” havia determinado que o mesmo navegasse até a isobatimétrica de 50 metros, bem como foi solicitado o acompanhamento do deslocamento por parte do “GUILLOBEL”. Com a comunicação do suspender do “CREST CRYSTAL” as 21:20 horas, após ter solucionado pequena avaria de máquinas, o “GUILLOBEL” acompanhou o deslocamento.

As 23:00hs, do dia 30 de julho de 2016, o Comandante do rebocador “CREST CRYSTAL” informou, ao Comandante do “GUILLOBEL”, o rompimento do cabo do tipo *Shock Line*. Ato contínuo, o Comandante do “GUILLOBEL” tentou comunicar o fato à CPRJ, porém sem sucesso, ocasião em que contactou o SALVAMAR SUESTE reportando o acontecido, solicitando que as informações fossem retransmitidas à CPRJ. Depois disso, as 23:35 horas, a CPRJ estabeleceu contato com o Comandante do “GUILLOBEL” informando que já teria sido comunicada, pelo Comandante do “CREST CRYSTAL”, sobre o rompimento do cabo de reboque.

No dia 31 de julho de 2016, a 00:07 hora, o Comandante do rebocador “CREST CRYSTAL”, comunicou, ao Comandante do “GUILLOBEL”, o início do emborcamento do ex-navio “RECIFE STAR” na latitude 21° 43” 88S e longitude 040° 45” 97W, cuja consumação ocorreu as 00:36 horas. Conformando essa última informação, o Comandante do “GUILLOBEL”, a 00:50 hora, informou à CPRJ o afundamento total e a perda do “RECIFE STAR” de seu radar. Igualmente informou que o “CREST CRYSTAL” afastou-se do local do afundamento. Por conseguinte, a 01:30 hora, a CPRJ comunicou ao Comandante do “GUILLOBEL” que seria

realizada uma avaliação do local do sinistro ao nascer do sol, com o fim de verificar a altura da coluna d'água acima do ex-navio, como o lançamento de boia na posição do afundamento. Todavia, a CPRJ, as 06:40 horas, não conseguiu realizar a verificação devido às condições do mar.

As 06:55 horas, a CPRJ determinou que, tanto o “GUILLOBEL”, como o “CREST CRYSTAL” permanecessem na área do sinistro. Cumprindo a determinação, as 09 horas, o “CREST CRYSTAL” aproximou-se do local do afundamento para verificação, onde comunicou, as 09:30 horas, que o “RECIFE STAR” havia afundado e parte de seu costado estava, cerca de 1 (um) metro acima da linha d'água, com a popa para o norte e a proa para o sul.

Por fim, as 11:08 horas, o rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” contactou o Comandante do “GUILLOBEL” questionando o ocorrido com o “RECIFE STAR”, oportunidade em que comunicou a contratação de um novo rebocador oceânico, com a finalidade de deslocar o comboio restante para Vitória-ES ou Rio de Janeiro-RJ.

No dia 3 de agosto de 2016, o Comandante do “GUILLOBEL”, na sua função de fiscalizar e reportar os eventos na área do sinistro, encaminhou nova mensagem ao SALVAMAR SUESTE, informando novas ocorrências na cena de ação.²⁵¹ Dessa forma, com o emborcamento do “RECIFE STAR” e a dificuldade do “AMAZON CHIEFTAIN” em manter-se fora do mar territorial, junto ao casco do “JARI STAR”. Agora, as ações da Marinha do Brasil deveriam assegurar o tráfego aquaviário, assim como a normalidade das atividades de exploração de petróleo na área da Bacia de Campos, entre os Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo. Assim, o “GUILLOBEL” reportou que, no dia 2 de agosto de 2016, continuava mantendo contato como o rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, o qual permanecia fora do mar territorial. No entanto, as 20:30 horas o rebocador “CREST CRYSTAL” iniciou deslocamento e informou, por meio de VHF, que sua empresa determinou o seu regresso para o Rio de Janeiro – RJ. Prontamente, o Comandante do “GUILLOBEL” advertiu que a determinação da Autoridade Marítima da permanência do rebocador na área sinistrada ainda vigorava. Porém, o Comandante do “CREST CRYSTAL” comunicou que recebeu determinação de sua empresa em virtude do término do contrato com a Agência Marítima KADMOS.

O Comandante do “GUILLOBEL” informou que a boia instalada pelo navio de guerra permanecia nas proximidades do casco afundado, perceptível ao radar. Somado a este fato, informou, também, que as 15:30 horas do dia 2 de agosto de 2016, a estação VTS do Porto do

²⁵¹ Mensagem O-030945Z/AGO/2016, do Rebocador de Alto Mar Almirante Guillobel ao SALVAMAR SUESTE.

Açu disponibilizou a posição virtual no AIS, referente ao casco afundado. Ainda, o navio de guerra continuava contribuindo com a segurança do tráfego aquaviário, posto que continuava realizando o monitoramento e chamada geral, em português e em inglês, em um canal específico, solicitando que as embarcações não se aproximassem a menos de 5 (cinco) milhas náuticas da área do incidente. Em razão disso, desde o afundamento do “RECIFE STAR”, até o dia 3 de agosto, o “GUILLOBEL” alertou 11 (onze) navios que trafegavam em direção ao Porto do Açu, que alterassem as suas derrotas para evitarem a colisão com o casco afundado. Também sugeriu manter divulgação do afundamento, por meio de aviso aos navegantes, bem como manter chamadas periódicas das estações rádios costeiras, além disso, sugere emprego de meios de balizamentos adequado do casco afundado, com o fim de reforçar a segurança do tráfego aquaviário.

No dia 10 de agosto de 2016, as 02:15 horas, o Comandante do “GUILLOBEL” comunicou ao SALVAMAR SUESTE a degradação das condições do estado do mar e climáticas, onde a intensidade do vento alcançou 30 (trinta) nós.²⁵² Com isso houve a perda de contato com o “AMAZON CHIEFTAIN”, quer seja por VHF, quer seja por sinal AIS. Assim, o navio de guerra deslocou-se em direção à última posição do rebocador, onde conseguiu reestabelecer contato, por volta das 07:50 horas. O “AMAZON CHIEFTAIN” encontrava-se a cerca de 13 (treze) minhas náuticas, ao sul, de sua última posição. Segundo informações do Comandante do “AMAZON CHIEFTAIN”, as condições climáticas obrigaram-no a suspender âncoras, mesmo com restrições dos motores. Após o reestabelecimento do contato com o “AMAZON CHIEFTAIN”, o “GUILLOBEL” inverteu o seu rumo para reestabelecer a comunicação com o SALVAMAR.

Em nova mensagem,²⁵³ o Comandante do “GUILLOBEL” reportou que, no dia 11 de agosto de 2016, as 23:30 horas, o trem de reboque, formado pelo “AMAZON CHIEFTAIN” e “JARI STAR”, encontrava-se a deriva em direção nordeste, em área que deveria ser evitada, em razão de área de extração de petróleo da Bacia de Campos – RJ. O Comandante do “AMAZON CHIEFTAIN” informou que a deriva foi resultante das condições meteorológicas e problemas na propulsão. Dessa forma, o “GUILLOBEL” alertou que, embora as condições climáticas não recomendassem, assumiu posição para eventual faina de reboque da embarcação, a fim de afastá-

²⁵² Mensagem O-101303Z/AGO/2016, do Rebocador de Alto Mar Almirante Guillobel ao SALVAMAR SUESTE.

²⁵³ Mensagem O-121255Z/AGO/2016, do Rebocador de Alto Mar Almirante Guillobel ao SALVAMAR SUESTE.

lo do mar territorial, se necessário. Todavia, a 01:15 hora do dia seguinte, o Comandante do “AMAZON CHIEFTAIN” conseguiu interromper a deriva do trem de reboque, afastando-se das áreas de plataforma de extração de petróleo. Assim, o trem de reboque manteve-se fora do mar territorial, em profundidade acima de 100 metros. Em Latitude 21° 41’06S e Longitude 40° 09’90W. Foi reportado, ainda, que o Comandante do “AMAZON CHIEFTAIN” revelou certa irritabilidade em resposta às determinações do Comandante do navio de guerra. Em relação ao “JARI STAR”, foi observado, as 09:15 horas, que o mesmo apresentava inclinação em sua popa e para o lado direito ou boreste, porém estável. Finalmente, informou o estabelecimento de contato visual, por radar e AIS, a 4 milhas náuticas de distância do trem de reboque, bem como estabelecido contato VHF com o Navio Patrulha Oceânico “AMAZONAS”, as 08:47 horas, para a passagem de comando da cena de ação.

Na ocasião, o NaPaOc “AMAZONAS” reportou ao menos três mensagens no dia 12 de agosto de 2016. A primeira²⁵⁴ informou a rendição do “GUILLOBEL” na cena de ação, bem como o estabelecimento de contato visual, por radar e AIS com o trem de reboque. Em relação ao trem de reboque reportou seu rumo em direção a noroeste, com velocidade de 1,5 nó, na profundidade de 160 metros. A distância para a isóbata de 100 metros era de 3,8 milhas náuticas e afastando. Distância em relação ao mar territorial de 10,4 milhas náuticas e 10 milhas náuticas do mar territorial. Quanto ao “JARI STAR”, permanecia com inclinação à popa e à boreste, porém estável. Não houve comunicações com o rebocador. Por fim, foi reportado que, mantidas as condições atuais, o trem de reboque cruzaria a isóbata de 100 metros em 4 horas, onde solicitou mais instruções.

Em uma segunda mensagem, ainda no dia 12 de agosto de 2016,²⁵⁵ o NaPaOc “AMAZONAS” reportou que o trem de reboque havia alcançado a isóbata de 100 metros, as 14:15 horas. Condições meteorológicas semelhantes ao relato da mensagem anterior. Distância do mar territorial em 7,8 milhas náuticas. Assim, o Comandante do “AMAZONAS” determinou ao Comandante do “AMAZON CHIEFTAIN” que não entrasse na isóbata de 100 metros, o qual respondeu que, em virtude da avaria nos motores, bem como a escassez de combustível e água, intencionava fundear em profundidade de 30 metros, porém não entraria no mar territorial. Finalmente informou que mantendo todas as condições, o rebocador entraria no mar territorial em cerca de 7 horas.

254 Mensagem O-121439Z/AGO/2016, do Navio Patrulha Oceânico AMAZONAS ao SALVAMAR SUESTE.

255 Mensagem O-121717Z/AGO/2016, do Navio Patrulha Oceânico AMAZONAS ao SALVAMAR SUESTE.

Na última mensagem do dia 12 de agosto de 2016,²⁵⁶ o NaPaOc “AMAZONAS” reportou a continuidade do acompanhamento do trem de reboque, assim como as condições do mar semelhantes ao dia anterior com o estado do mar que perdera força de 4 para 3. Distância para o mar territorial aproximadamente de 7,1 milhas náuticas. Distância para deixar a isóbata de 100 metros em aproximadamente 1.700 jardas. Plataforma de extração de petróleo mais próxima cerca de 16,2 milhas náuticas. O Comandante do “AMAZON CHIEFTAIN” informou, via VHF, disponibilidade de apenas 5% de capacidade de propulsão em um dos eixos. Também solicitou previsão meteorológica para o período noturno, o qual foi atendido, assim como solicitou que o “AMAZONAS” não se distanciasse do trem de reboque, posto que teria receio de que o “JARI STAR” colidisse como o rebocador.

No dia 14 de agosto de 2016, as 04:02 horas, o “AMAZONAS” reportou que o trem de reboque havia atingido a profundidade de 75 metros, com previsão de atingimento da profundidade de 50 metros em 5 horas, aproximadamente.²⁵⁷ As 08:22 horas, o trem de reboque já se aproximava da profundidade de 55 metros, onde houve a redução da velocidade do trem de reboque para cerca de 0,5 NÓ, entre 03:00 e 5:00 horas.²⁵⁸ As 15:42 horas, o trem de reboque atingia a profundidade de 51 metros, a cerca de 4,3 milhas náuticas do mar territorial.²⁵⁹ As 18:42 horas, o trem de reboque atingia a profundidade de 46 metros, a cerca de 2,7 milhas náuticas do mar territorial. Cerca de três horas mais tarde, as 21:52 horas, o trem de reboque atingia a profundidade de 45 metros, a cerca de 1,9 milhas náuticas do mar territorial, ocasião em que o Comandante do “AMAZON CHIEFTAIN” ressaltou a intenção de fundear em profundidade de 30 metros, cerca de 6,5 milhas náuticas dentro do mar territorial.²⁶⁰

No dia 15 de agosto de 2016, a 00:52 hora, o Comandante do “AMAZONAS” informou que o Comandante do RbAM “TRIDENTE” assumiu o comando da cena de ação. O trem de reboque encontrava-se em uma profundidade de cerca de 50 metros, a 1,8 milhas náuticas do mar territorial.²⁶¹ Assim, o referido navio de guerra monitorou o trem de reboque enviando mensagens diárias informando as condições meteorológicas e do trem de reboque, sem, contudo, verificar anormalidade. O trem de reboque permaneceu, todo o tempo em que o “TRIDENTE” estava

256 Mensagem O-122112Z/AGO/2016, do Navio Patrulha Oceânico AMAZONAS ao SALVAMAR SUESTE.

257 Mensagem O-140402Z/AGO/2016, do Navio Patrulha Oceânico AMAZONAS ao SALVAMAR SUESTE.

258 Mensagem O-140822Z/AGO/2016, do Navio Patrulha Oceânico AMAZONAS ao SALVAMAR SUESTE.

259 Mensagem O-141542Z/AGO/2016, do Navio Patrulha Oceânico AMAZONAS ao SALVAMAR SUESTE.

260 Mensagem O-142152Z/AGO/2016, do Navio Patrulha Oceânico AMAZONAS ao SALVAMAR SUESTE.

261 Mensagem O-150052Z/AGO/2016, do Rebocador de Alto Mar TRIDENTE ao SALVAMAR SUESTE.

presente, fora do mar territorial.

Da mesma forma, o NaPa “APA”, no dia 26 de agosto de 2016, manteve o acompanhamento do trem de reboque, reportando normalidade na cena de ação.²⁶² Na mesma data as 09 horas, o Navio Patrulha “MACAÉ” desatracou do porto de Vitória-ES para render o NaPa “APA”, o qual reportou furos a bombordo do costado do “JARI STAR”, a cerca de 2 metros acima da linha d'água, dentre outras avarias, como foi observado grande quantidade de embarcações de pesca nas proximidades do trem de reboque. Por fim, o NaPa realizou registro fotográfico do trem de reboque²⁶³

No dia 29 de agosto de 2016, as 15:30 horas, o NaPaOc “APA” assumiu o CCA do NaPa “MACAÉ”,²⁶⁴ onde reportou que o trem de reboque já se encontrava dentro do mar territorial, com deriva de 2 NÓS. Questionado se o rebocador estava fundeado ou havia alguma dificuldade ou problema, o Comandante do “AMAZON CHIEFTAIN” informou que não possuía potência nos motores o suficiente para fazer cessar a deriva e que não havia dificuldades. Momento em que o “APA” foi informado, pelo SALVAMAR SUESTE, que foi autorizado o rebocador fundear naquela área. Por fim, o “APA” informou que, as 19:16 horas, o rebocador continuava a deriva, mesmo após informar que havia fundeado.

No dia 30 de agosto de 2016, o RbAM “TRIDENTE” informou que chegou na cena de ação por volta das 07:00 horas. Reportou que o trem de reboque se encontrava a cerca de 5,5 milhas náuticas dentro do limite do mar territorial, com profundidade de cerca de 18 metros. O “TRIDENTE” informou que mantinha comunicações com o CCA, o NaPaOc “APA”.²⁶⁵

No dia 1º de setembro de 2016, as 08:15 horas, a equipe do NaPaOc “APA” encaminhou nova mensagem²⁶⁶ informando que havia realizado inspeção no ex-navio “JARI STAR”, onde foi verificado boas condições do dispositivo de reboque, assim como a estabilidade da inclinação para popa do casco. As 11:45 horas, o rebocador “MAESK LANCER” apresentou-se para a faina de reboque, o qual foi solicitado que aguardasse instruções. As 14:30 horas, o “MAESK LANCER” foi autorizado a realizar a faina de reboque, no entanto, as 17:20 horas, o Comandante do referido rebocador informou que estava resolvendo pendências administrativas para iniciar a passagem do dispositivo de reboque.

262 Mensagem P-261306Z/AGO/2016, do Navio Patrulha Oceânico APA ao SALVAMAR SUESTE.

263 Mensagem P-262205Z/AGO/2016, do Navio Patrulha MACAÉ ao SALVAMAR SUESTE.

264 Mensagem P-292105Z/AGO/2016, do Navio Patrulha Oceânico APA ao SALVAMAR SUESTE.

265 Mensagem P-301301Z/AGO/2016, do Navio Patrulha Oceânico APA ao SALVAMAR SUESTE.

266 Mensagem P-012305Z/SET/2016, do Navio Patrulha Oceânico APA ao SALVAMAR SUESTE.

No dia 2 de setembro de 2016, o Comandante do “APA” reportou que no dia anterior, por volta das 22:18 horas, não foi possível a passagem do cabo de reboque do “MAESK LANCER” para o “AMAZON CHIEFTAIN”. Contudo, nova tentativa seria realizada as 05:30 horas do dia 2 de setembro, com o auxílio do rebocador “C-JADE”.²⁶⁷ O cabo de reboque fora passado na nova tentativa, as 11:15 horas. Assim, as 15:25 horas, iniciou-se o trânsito o trem de reboque com destino ao Rio de Janeiro – RJ, onde as 16:35 horas, foi transferido o CCA para o RbAM “TRIDENTE”.²⁶⁸

Por fim, as últimas duas mensagens antes do afundamento do ex-navio “JARI STAR” foram registradas, pelo RbAM “TRIDENTE”, reportando os últimos momentos do trem de reboque.

No dia 3 de setembro de 2016, o Comandante do RbAM “TRIDENTE” informou a assunção de CCA, por volta das 16:35 horas. Também transmitiu novas coordenadas para o ponto de espera e desengajamento do casco do “JAI STAR”, ao Comandante do “MAESK LANCER”, bem como sugestão de alteração da derrota, com o fim de otimizar os trabalhos. Momento em que o Comandante do “MAESK LANCER” informou que manteria velocidade reduzida do trem de reboque enquanto estivesse em águas rasas e aumentaria a velocidade, com o consequente aumento do cabo de reboque, quando atingisse profundidades maiores. Por fim, o Comandante do “TRIDENTE” informou que, mantendo as condições de velocidade, atingiria o ponto de encontro com o NaPaOc “APA”, no dia 4 de setembro, as 13:00 horas e que quaisquer alterações na condição do trem de reboque, seria prontamente informado.²⁶⁹

Ainda, no dia 3 de setembro de 2016, o Comandante do “TRIDENTE” informou que se encontrava nas proximidades do “MAESK LANCER” e os rebocados. As 09:30 horas, o rebocador “SKANDI ANGRA” apresentou-se para acompanhar a faina de reboque e prestar eventual auxílio, caso necessário, por determinação da empresa PETROBRAS. Dentre outras instruções, o Comandante do “TRIDENTE”, informou que o trem de reboque alcançaria a área determinada no dia 4 de setembro de 2016, as 06:00 horas.

Por fim, no dia 4 de setembro de 2016, fora realizado o alijamento do ex-navio “JARI STAR”, conforme informações prestadas pelo Capitão dos Portos do Rio de Janeiro, por meio do Ofício nº 1691/CPRJ-MB, de 18 de outubro de 2016.

267 Mensagem P-020805Z/SET/2016, do Navio Patrulha Oceânico APA ao SALVAMAR SUESTE.

268 Mensagem P-022005Z/SET/2016, do Navio Patrulha Oceânico APA ao SALVAMAR SUESTE.

269 Mensagem P-030842Z/SET/2016, do Rebocador de Alto Mar Tridente ao SALVAMAR SUESTE.

4. (IM)PREVISIBILIDADE NORMATIVA OU PROCEDIMENTAL E POSSÍVEIS SOLUÇÕES

O afundamento dos ex-navios “RECIFE STAR” e “JARI STAR” foi escolhido como um exemplo a ser estudado, por três fundamentos. O primeiro fundamento, consiste nas especificidades dos elementos que integram a conduta do abandono de embarcação, onde o presente trabalho objetiva analisar. Isto porque, em verdade, este exemplo refere-se sobre um caso emblemático que implicou no afundamento de um bem por parte dos órgãos da União Federal. O segundo fundamento, derivado do primeiro, compreende na possibilidade de analisar um fato que pode ser determinante para a identificação e análise de eventuais lacunas ou falhas normativas e/ou procedimentais, que darão origem a elaboração de um procedimento padrão e sugestões de alteração dos instrumentos normativos, com o fim de compor um fluxograma padrão básico de processo de tomada de decisão em casos semelhantes.

Isto posto, passa-se à análise das medidas adotadas pelos órgãos responsáveis no caso dos navios “RECIFE STAR” e “JARI STAR” e a sua adequação diante das normas e padrões aceitáveis de procedimentos de poder de polícia.

4.1 Medidas procedimentais

No que corresponde ao exemplo do afundamento dos ex-navios “RECIFE STAR” e “JARI STAR”, a análise das medidas administrativas adotadas na ocasião, deve percorrer desde o período da inspeção naval, que resultou no leilão das embarcações, até a execução do afundamento do “JARI STAR” pela Marinha, no dia 4 de setembro de 2016. A referida análise será baseada nos instrumentos jurídico-normativos à disposição dos órgãos públicos que atuaram na prevenção das ameaças à segurança da navegação e ao meio ambiente marinho, na seara administrativa.

4.1.1 Medidas administrativas anteriores à execução da faina de reboque.

As medidas administrativas preventivas que visam impedir ou mesmo mitigar às ameaças à segurança da navegação ou ao meio ambiente decorrentes do abandono de

embarcações por parte do proprietário ou armador estrangeiro, corriqueiramente sofrem influência a outras adotadas anteriormente a esses incidentes. Em vista disso, torna-se relevante a identificação e análise das medidas antecedentes para que seja traçada uma linha cronológica de seus reflexos, viabilizando a uma conclusão mais fidedigna do exemplo em análise. Assim, passamos a identificar os órgãos responsáveis pelas ações diligenciadas no caso concreto e se essas ações encontravam respaldo nos instrumentos jurídico-normativos à época, com o fim de verificar a sua adequação e apontar aprimoramentos.

No caso dos ex-navios “RECIFE STAR” e “JARI STAR”, o órgão que atuou quase que exclusivamente para o combate das ameaças que se apresentavam foi a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, posto que em sua área de jurisdição ocorreram, quase que exclusivamente, as medidas para a resolução do caso.

As Capitánias dos Portos e Capitánias Fluviais, assim como suas Delegacias e Agências integram os órgãos denominados *Agentes da Autoridade Marítima*,²⁷⁰ conforme a Portaria MB/MD nº 37, de 21 de fevereiro de 2022, que revogou a Portaria nº 156/MB/2004, do Comandante da Marinha.

Subordinada ao Comando do 1º Distrito Naval, a jurisdição da CPRJ abrange, entre outros municípios, a capital do Rio de Janeiro, de acordo com as normas e procedimentos dessa Capitania.²⁷¹ Uma de suas atribuições é a execução da inspeção naval.²⁷² Assim sendo, todas as embarcações que encontravam-se na Baía de Guanabara, à época dos fatos, encontravam sob sua jurisdição, ocasião em que foram realizadas inúmeras inspeções navais, que resultou na notificação do presidente da empresa FROTA OCEÂNICA E AMAZÔNICA S.A., o Sr. José Carlos Fragoso Pires, para que este comparecesse ao local onde os navios “RECIFE STAR” e “JARI STAR” encontravam-se. A referida notificação, no exercício do poder de polícia conferida à CPRJ, tinha também como objetivo que o notificado facilitasse o acesso seguro ao navio para que a inspeção fosse realizada.

Como relatado, a inspeção naval constatou uma série de irregularidades, o que ocasionou na lavratura do Auto de Apreensão, assinalando o prazo de noventa dias para que a empresa sanasse todas as irregularidades verificadas, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União. A referida medida administrativa tem respaldo em duas

270 Art. 5º e parágrafo único, da Portaria MB/MD nº 37, de 21 de fevereiro de 2022.

271 Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (NPCP-RJ). Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cprj/npcp>. Acesso em 22 Jan 2022.

272 Capítulo 2 da NORMAM-07/DPC.

disposições normativas. A primeira, referente à apreensão, retirada ou impedimento da saída da embarcação, fundamentada no artigo 16, inciso II, da LESTA. Nesse caso, trata-se de medida administrativa independente da lavratura do auto de infração, amparada no poder de polícia conferida por lei, utilizada quando a infração praticada efetivamente caracterizar perigo ou risco potencial à navegação, à salvaguarda da vida humana nas águas e/ou de poluição ambiental. Essa medida também é prevista no item 3.7 da Norma da Autoridade Marítima para atividades de inspeção naval - NORMAM-07/DPC.

A segunda consiste na notificação ao proprietário para que este corrija as irregularidades verificadas na inspeção naval, no prazo de 90 dias, sob pena da embarcação ser leiloada ou incorporadas aos bens da União. Esta diretiva consta no artigo 17, §2º da LESTA, bem como no item 3.10 da NORMAM-07/DPC.

No caso de proprietário ou armador desconhecido, a notificação seria realizada por meio de edital, em conformidade com o item 3.10 da NORMAM-07/DPC. Cabe mencionar que, pelo fato do proprietário não ser achado ou mesmo ser desconhecido, entendemos que a hipótese de notificação por edital possa, também, atrair a regra do artigo 9º, inciso II, da Lei nº 7.542/86, em especial quando a embarcação constituir ou vier a constituir perigo, obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente.

Não atendido o prazo de 90 dias para o saneamento das irregularidades verificadas em inspeção naval, proceder-se-á o leilão ou a incorporação da embarcação aos bens da União. No caso do “RECIFE STAR” e “JARI STAR” o leilão dos navios foi a ação do agente da AM, após o devido processo de perdimento, de acordo com o item 3.14 da NORMAM-07/DPC. No caso de edital de notificação com esteio nos artigos 5º e 9º da Lei nº 7.542/86, proceder-se-á, também, a remoção ou demolição da embarcação.

A CPRJ, por intermédio da EMGEPRON, realizou o leilão dos navios “RECIFE STAR” e “JARI STAR” da empresa FROTA OCEÂNICA E AMAZÔNICA S.A., os quais foram arrematados pela empresa estrangeira AFRICAN GULF INTERNACIONAL LTD. A partir desse fato, o novo proprietário seria o responsável por dar destinação aos bens arrematados. Nesse caso, o arrematante optou por transportar os cascos para a cidade de Alang na Índia e não recuperar as embarcações para o uso comercial. Inaugurar-se-ia nova relação jurídica entre o novo proprietário e a CPRJ, onde o agente da AM seria demanda com vistas a autorizar a saída do comboio.

A primeira medida administrativa pós-leilão consistia no pedido de prorrogação de

permanência do Rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, de bandeira do Chipre, para operar em AJB, uma vez que a embarcação já localizava-se no Brasil decorrente de contrato de serviço de apoio marítimo assinado com a PETROBRAS. O pedido de operação de embarcação estrangeira em AJB é regulamentada pela norma da Autoridade Marítima para operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras – NORMAM-04/DPC.

O pedido inaugural para uma embarcação estrangeira para operar em AJB está regrada no Capítulo 2 em diante, da referida NORMAM. Dessa forma, a embarcação estrangeira deve possuir o Atestado de Inscrição Temporária (AIT), emitida pela DPC ou pelas Capitania e Delegacias. O referido procedimento inicia-se com o pedido de Inscrição Temporária (IT) dirigida à DPC ou a uma Capitania ou Delegacia no país, instruído com os documentos exigidos na NORMAM de acordo com a atividade desempenhada pela embarcação, como, por exemplo, nos casos de embarcações de apoio marítimo, deverá ser apresentado, por exemplo, requerimento solicitando autorização para operar em AJB em 2 vias; Certificado de Autorização de Afretamento (CAA) emitido pela ANTAQ; declaração de adesão ao Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades do Petróleo (SIMMAP), entre outros documentos. Após análise dos documentos e verificado a regularidade, pela Capitania ou Delegacia, o solicitante deverá agendar a perícia técnica, que verificará a conformidade da embarcação com os requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição. Após a realização da perícia técnica pela Capitania ou Delegacia e caso seja aprovado, será emitida a Declaração de Conformidade para Operação em AJB, bem como o respectivo AIT.²⁷³

A sua prorrogação poderá ser solicitada tanto à DPC como em qualquer Capitania ou Delegacia, conforme o caso. Apresentar-se-á requerimento com documentos que comprovem a prorrogação contratual, como, por exemplo, o afretamento da embarcação, bem como os documentos inicialmente apresentados que estejam com prazo de validade expirados. Caso a declaração de conformidade anteriormente emitida esteja válida, não será necessária a realização de nova perícia técnica para a prorrogação da IT.²⁷⁴

A empresa AFRICAN GULF INTERNATIONAL requereu a prorrogação da inscrição temporária do Rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, de bandeira de Chipre, afretada para realizar o reboque de ambos os navios para a Índia, o qual fora encaminhada pela CPRJ à DPC e

273 Item 0201, da NORMAM-04/DPC.

274 Item 0208, da NORMAM-04/DPC.

posteriormente deferida, após o devido processo administrativo.

A exigência da apresentação do plano de reboque dos cascos decorre das regras insculpidas no item 0213 e seguintes das normas da Autoridade Marítima para o tráfego e permanência de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras – NORMAM-08/DPC. Nela é especificado o procedimento a ser adotado para o reboque de embarcações avariadas, desativadas, fora de classe, cascos e sucatas flutuantes com AB acima de 500.

Segundo o item 0213 da NORMAM-08/DPC é necessária a apresentação plano de execução da faina elaborado por um *Salvage Master* identificado, detalhando, entre outras informações, o cronograma dos eventos que apresente todas as etapas da faina; o método de emprego dos rebocadores na singradura, considerando as avarias, manobrabilidade e controlabilidade da embarcação a ser rebocada; o método de assistência dos rebocadores para as fainas de entrada, saída, atracação, desatracação, fundeio e suspender da embarcação assistida, conforme a situação exigida; as características dos rebocadores envolvidos; recomendações adicionais que deverão ser observadas pelo Comandante do rebocador/*Salvage Master* encarregado, a critério do Capitão dos Portos, conforme a situação ou avaria da embarcação assistida. Também deverá ser apresentado o plano de evacuação de emergência do rebocado/rebocador, contendo, entre outros dados, o nome da empresa responsável pela execução do plano, e seu representante legal no Brasil. Além disso, será exigido o nome e as características do rebocador reserva, que será acionado para prestar auxílio ao dispositivo de reboque após a sua saída, caso apresente avaria durante sua singradura nas AJB.

Por fim, deverá ser apresentada o plano de singradura contendo a derrota planejada, devendo ser evitada a derrota adjacente às AJB, com o fim de evitar riscos ambientais em caso de acidente. Deve, obrigatoriamente, aderir ao SISTRAM, enquanto permanecer em AJB.

No que concerne às garantias financeiras em face de danos a terceiros e ao meio ambiente, o item 0213, da NORMAM-08/DPC ainda prescreve a necessidade de apresentar carta de compromisso, emitida por Clube de P&I ou Carta de Fiança Bancária, emitida por Instituição Financeira com credibilidade reconhecida no mercado, especificando a cobertura para remoção de destroços (*wreck removal*); responsabilidade civil por danos a terceiros e ao meio ambiente (*civil liability*); valor máximo segurado; e condições, procedimentos e data para o pagamento, constando expressamente que a respectiva Carta de Compromisso ou Carta

de Fiança Bancária será regida e interpretada de acordo com a legislação civil e processual civil brasileira e submetida à jurisdição exclusiva de tribunal brasileiro.²⁷⁵ De igual modo, deve apresentar cópia integral das apólices do seguro de casco e máquinas e de seguro de P&I, referente ao rebocador que irá realizar a faina, com validade superior ao período de realização da faina.

Ainda, nos casos de movimentação de cascos de navios para outros países, deve ser providenciado manifestação favorável do IBAMA, conforme a Instrução Normativa Interministerial nº 2, de 7 de julho de 2016, do Ministério da Defesa e do Ministério do Meio Ambiente.²⁷⁶ A referida norma foi editada com fundamento na Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito, denominada Convenção da Basiléia.²⁷⁷

O bem jurídico que a Convenção da Basiléia visa proteger compreende o meio ambiente e bem-estar dos indivíduos em face dos prejuízos à saúde pública derivados dos impactos negativos dos resíduos perigosos. Nesse caso, alguns requisitos da Instrução Normativa, para o transporte dos cascos do Brasil para Alang, na Índia, tornam-se obrigatórias, como, a comunicação, pelo IBAMA, ao país de destino ou eventual Estado de trânsito, para o deferimento do recebimento e trânsito dos resíduos, bem como na cobertura, por seguro, caução ou outra forma de garantia, exigida pelo Estado de importação ou qualquer Estado de trânsito.²⁷⁸

A CPRJ ao receber o plano de reboque do proprietário, por intermédio de seu agente marítimo, encaminhou fax aos envolvidos na operação de reboque, como a Praticagem, Autoridade Portuária, a Agência Marítima, comunicando que não haveria óbices para a saída dos cascos.

Além da apresentação do plano de reboque, a CPRJ também foi responsável pela emissão do passe de saída do comboio, composto pelo Rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, de bandeira do Chipre e os dois cascos do “RECIFE STAR” e “JARI STAR”. O passe de saída é concedido para que a embarcação possa sair do porto ou terminal aquaviário localizado na sua área de jurisdição, para o próximo porto, nacional ou estrangeiro, após a análise da documentação encaminhada no pedido de despacho, caso esteja em acordo com as normas da Autoridade

275 Item 0213, da NORMAM-08/DPC

276 Art. 2º.

277 Internalizada no ordenamento jurídico brasileiro, por meio do Decreto nº 875, de 19 de julho de 1993.

278 Artigos 3º e 5º.

Marítima. O referido procedimento está previsto no Capítulo 2 da NORMAM-08/DPC. No caso do Rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” as regras de despacho por período para embarcações empregadas na navegação de apoio marítimo, estão codificadas no item 0208 e seguintes da referida NORMAM.

Por fim, reuniões foram conduzidas, às vésperas do início da faina de reboque, pelo Capitão dos Portos do Rio de Janeiro, com a finalidade de repassar aos envolvidos na operação de reboque, por meio de um *briefing*, as ações a serem adotadas por cada agente. Dessa forma, desde o comandante do Rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” até a praticagem da área, passando pelos rebocadores auxiliares, estariam cientes das medidas para o sucesso da faina de reboque, assim como agir nos casos de contingência e impedimento do prosseguimento de sua execução. Do mesmo modo as reuniões passaram a ser a ocasião em que dúvidas e incorreções poderiam ser dirimidos e retificados. A partir dessas reuniões, a CPRJ adotou uma série de medidas para a autorização da faina de reboque.

A primeira reunião aconteceu quatro dias antes da execução da faina de reboque, com a presença dos representantes da CPRJ, da praticagem local; da AWS ENGENHARIA, CONSULTORIA, INSPECÇÃO E CERTIFICAÇÃO LTDA, KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.; JAMPUR INTERNATIONAL; BIGMAR NAVEGACAO LTDA e CAMORIM SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA. Ressalta-se que na época, os representantes da agência marítima informaram sobre o impedimento para a saída das embarcações no 17 de junho de 2016, em virtude de dívidas com fornecedores, solicitando a realização de prova de mar do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, para o dia seguinte, às sete horas da manhã, que seria conduzida pelo *Salvage Master*. O representante da CPRJ, então informou deveria ser apresentado um pedido de autorização especial para a realização da prova de mar do referido rebocador, bem como solicitou a atualização das circunstâncias da dívida com os fornecedores.

Ainda, a CPRJ também solicitou o encaminhamento de um e-mail à EMGEPRON informando a situação dos navios, assim como pediu informações sobre o plano de contingência em caso de não conclusão da faina de reboque. Ficou acordado, também, que às cinco horas da manhã do dia que ocorrer a faina de reboque, todos os envolvidos fariam um *briefing* interno.

Três dias antes da faina de reboque, foi realizada a segunda reunião, na sede da CPRJ, com os mesmos representantes da reunião anterior, para o estabelecimento do procedimento de saída do comboio. Assim, fora definida a saída para o dia 19 de junho, por solicitação apresentada

pelos representantes da Agência, em virtude da necessidade do embarque de um oficial de máquinas e provisões, visando assegurar a saída do comboio e evitar qualquer imprevisibilidade junto ao processo de despacho.

Dois dias antes da faina de reboque, foi realizada inspeção nos cascos de ambos os ex-navios, pelo *Salvage Master*, a fim de aferir a conformidade do documento emitido pelo engenheiro naval responsável pela declaração de estanqueidade e flutuabilidade, em especial no que diz respeito ao fechamento e à vedação das vigias, elipses e portas de estanques. O laudo foi ser produzido e apresentado ainda no mesmo dia da inspeção.

No que se refere ao plano de operação do reboque, o mesmo foi atualizado, com cronograma de eventos e plano de emergência ou contingência de toda a operação desde a desatracação na BNRJ, passando pela montagem do dispositivo na Área de Fundeio número 11, localizado na Baía de Guanabara e início da operação de reboque após ultrapassagem dos limites da Boca da Barra até o dia dezenove de junho pela manhã.

Outra condição procedimental seria a adesão da embarcação AMAZON CHIEFTAIN ao SISTRAM. Foi acordado, ainda, que a operação de reboque iniciaria no dia 19 de junho de 2016. Às cinco horas da manhã seria realizado o briefing interno de toda a operação, com a participação de todos os envolvidos.

Um dia antes da faina de reboque, aconteceu a terceira e última reunião sobre os procedimentos de saída dos ex-navios, com a presença dos representantes da CPRJ, AWS ENGENHARIA e a Praticagem. Na mesma data foram constatados problemas ocorridos na passagem da segunda cabresteira do navio “JARI STAR”, o qual ensejou no acionamento do plano de contingência, isto é, o retorno do “JARI STAR” para a atracação na BNRJ.

No mesmo dia da última reunião, a CPRJ encaminhou mensagem para o Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), com cópia para o Com1ºDN e para a BNRJ, informando a realização da operação de reboque dos ex-navios “JARI STAR” e “RECIFE STAR”, pelo rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”.

No dia 20 de junho de 2016, o rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” deu início à faina de reboque, direcionando-se para fora da Baía de Guanabara em direção à Índia, conforme previsto no Plano de Reboque.

Embora a NORMAM-08/DPC não preveja a realização de reuniões ou *briefing* como procedimento em casos de despacho relacionado à faina de reboque, em razão do seu poder de

polícia, o agente da AM tem a prerrogativa na sua realização, isso com base na LESTA, posto que o referido agente tem o dever de promover a implementação e a execução da LESTA, o que significa dizer que a CPRJ deve assegurar, não só da exatidão e conformidade documental, como das ações operacionais na execução de fainas de relevante complexidade, como o de movimentação de cascos e outros resíduos do Brasil para o exterior, sem comprometer a salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação, no mar aberto e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações.

4.1.2 Medidas administrativas durante a execução da faina de reboque.

Embora a faina de reboque tenha iniciado no dia 20 de junho de 2016, vinte e um dias depois, no dia 11 de julho de 2016, a empresa SEASTAR CONSULTORIA LTDA, que prestava assessoria para os clubes de seguradoras internacionais de proteção e indenização no Brasil, contactou a Capitania dos Portos do Espírito Santo, por telefone, solicitando informações acerca do pedido de autorização de entrada do comboio formado pelo Rebocador "AMAZON CHIEFTAIN", juntamente com os cascos das embarcações "RECIFE STAR" e "JARI STAR" em um porto na capital.

Em princípio, o pedido de entrada em porto nacional, aparentemente, caracterizaria em uma manobra chamada *arribada forçada* ou *arribada*, cujo conceito é descrito pela Lei nº 556, de 25 de junho de 1850 - Código Comercial, e ocorre *quando um navio entra por necessidade em algum porto ou lugar distinto dos determinados na viagem a que se propusera*.²⁷⁹ Uma das razões para a arribada forçada, compreende *qualquer acidente acontecido à equipagem, cargo ou navio, que impossibilite este de continuar a navegar*.²⁸⁰

Para a lei que dispõe sobre o Tribunal Marítimo,²⁸¹ a arribada corresponde a uma das hipóteses de acidente da navegação, ensejando a instauração do competente IAFN para a apuração de responsabilidades e aplicação da respectiva penalidade.²⁸² Contudo, no caso em análise, não se trataria de autorizar o seu ingresso no Porto de Vitória, pela CPES, como nos casos de arribada forçada, isto porque o plano de reboque previa como medida de contingência, em caso de adversidades que impeçam a navegação do comboio para a Índia, o retorno do comboio para a

279 Artigo 740, *caput*.

280 Artigo 741, item 2.

281 Art. 14, alínea a, da Lei nº 2.180/1956.

282 Art. 33, da Lei nº 2.180/1956.

BNRJ. Esse fato explica a não abertura do IAFN nesse caso específico.

Destaca-se que o comboio, quando tentava “arribar”, ora se encontrava entre 28 e 40 milhas náuticas à sudeste da região de Marataízes-ES, ora encontrava-se a cerca de 50 milhas náuticas a leste entre os Municípios de Presidente Kennedy-ES e São Francisco de Itabapoana-RJ. Ainda, o referido comboio navegava em círculos, aparentemente evitando o retorno para a BNRJ, como previsto no plano de contingência apresentado para a CPRJ. Na ocasião, a Agência Marítima informara que o rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” apresentava restrições para a navegação, o que indicava avaria de máquinas.

Como uma das medidas adotada, foi o acionamento do ComConTraM, atual COMPAAz, para o monitoramento do rebocador. A CPES, por sua vez, determinou que o comboio deveria manter-se a uma distância superior a 24 milhas náuticas da costa, assim como não autorizou a atracação do comboio em qualquer porto de sua área de jurisdição. Determinou, também, que o fato deveria ser comunicado oficialmente às Autoridades Marítimas, como a CPRJ.

Resultante do contato entre as Capitania envolvidas, o Capitão dos Portos do Rio de Janeiro agendou, em caráter de urgência, reunião com os representantes da agência marítima KADMOS e da empresa arrematante, a AFRICAN GULF INTERNATIONAL LTD. O Capitão dos Portos determinou que a embarcação continuasse fora do mar territorial e que a empresa apresentasse, diretamente à CPES, um relatório detalhado com a descrição dos problemas ocorridos, citando datas, bem como a justificativa do não cumprimento do Plano de Reboque. Igualmente, deveria prestar esclarecimentos, àquela Capitania, quanto ao seguro do rebocador e dos cascos, com sua validade, bem como apresentar um novo Plano de Reboque a contar da posição atual até o destino final.

Neste caso específico, o Capitão dos Portos poderia determinar que o representante da empresa arrematante apresentasse os documentos exigidos à CPRJ, responsável por fiscalizar a execução do plano de reboque e suas contingências com cópia para a CPES.

A partir dos fatos narrados, deve ser ressaltado um aspecto relevante no que se refere ao monitoramento do comboio pelo ComConTraM, por meio do SISTRAM. A embarcação “AMAZON CHIEFTAIN” rebocava dois cascos que, em última análise, era considerados resíduos sólidos, pela Convenção da Basiléia. Com isso, o afundamento de um casco em águas rasas, não raras vezes, compromete o tráfego marítimo, em especial na região como a Bacia de Campos, local de grande movimentação de navios carregados de hidrocarbonetos, como pode

significar um risco ao meio ambiente, devido à possibilidade de colisão de alguma embarcação com o casco soçobrado em águas rasas.

Dessa forma, por ser uma área de tráfego de navios de interesse, bem como seria rebocado cascos para reciclagem em outro país, a atuação do ComConTraM, à época, deveria ocorrer desde o início da execução da faina de reboque e finalizado o monitoramento quando o comboio atingisse a área SAR africana. Desse modo, com o acompanhamento precoce e ininterrupto, no mínimo, seria constatado o descumprimento do plano de reboque antes do dia 11 de julho de 2016. Assim, sobreviria a constatação do desvio da derrota originariamente informada, possibilitando a adoção de medidas administrativas antecipadamente. Nesse caso, a CPRJ poderia exigir não só que a agência reportasse o ocorrido, como enviado um navio patrulha, pelo SALVAMAR SUESTE, com o fim de escoltar o comboio para a BNRJ, cumprindo o plano de contingência, ocasião em que seria realizada uma inspeção no comboio e constatado eventuais problemas na equipagem do reboque ou mesmo no próprio rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”. Com o comboio atracado na BNRJ, haveria a possibilidade da emissão de uma segunda determinação, decorrente de uma inspeção naval ou vistoria, por parte da CPRJ, no sentido de que a proprietária sanasse eventuais discrepâncias do rebocador, em até noventa dias, bem como reparasse eventuais avarias nos cascos, onde poderiam prosseguir viagem com destino à Índia. Caso a empresa abandonasse o comboio, nessa ocasião, o agente da AM instauraria novo processo de perdimento e consequente leilão das embarcações para reembolsar os custos de seu salvamento e diárias.

Todavia, um acontecimento agravou, ainda mais as ações de mitigação derivado da restrição de máquinas do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”. No dia 13 de julho de 2016, a CPRJ recebeu carta da agência marítima KADMOS informando o alerta do Comandante do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, o qual comunicou o rompimento do cabo de reboque do “RECIFE STAR” a cerca de 65 milhas náuticas à oeste de São João da Barra – RJ, nas proximidades das plataformas de extração de petróleo.

Diante do não prosseguimento do comboio ao seu destino e com a recente informação sobre o rompimento do cabo de reboque de um dos cascos, medidas administrativas preventivas urgentes deveriam ser implementadas. O acompanhamento do comboio pelo ComConTraM e a realização de reuniões, pelas Capitânicas dos Portos envolvidas, com os representantes do proprietário do comboio, subsidiariam as referidas decisões.

4.1.2.1 Ex-navio mercante “RECIFE STAR”

O rompimento do cabo de reboque do “RECIFE STAR”, no dia 13 de julho de 2016, alterou o suposto quadro de normalidade em que as ações estavam se desenvolvendo e revelou a importância de ações emergenciais nestes casos. Em resumo, o tempo sempre estará em desfavor dos órgãos públicos nestas situações.

A única medida emergencial adotada no caso foi a notificação dos representantes da empresa arrematante para promover o salvamento do “RECIFE STAR”, pela CPRJ. De igual modo, a CPES encaminhou notificação ao representante da consultoria SEASTAR CONSULTORIA, para que fosse acionado o seguro P&I e a realização do salvamento do referido casco, de acordo com a Lei nº 7.203/84. Ainda, na mesma data, ocorreram reuniões, tanto na sede da CPRJ, quanto na CPES.

As medidas tomadas para monitoramento e notificação para que a proprietária realizasse o salvamento do ex-navio “RECIFE STAR”, tinham o propósito acompanhar as ações da empresa representante e proprietário do rebocador, com a expectativa de seu atendimento imediato. Porém, ainda no dia 14 de julho de 2016, fora encaminhado e-mail do representante da consultoria de seguros ao Capitão dos Portos do Espírito Santo, comunicação do Clube P&I de que não existia seguro em vigor para os cascos, posto que a garantia prestada por parte do proprietário fora violada. Informou também que o seguro que vigorava anteriormente previa somente a cobertura para remoção de destroços e poluição ambiental, mas não o salvamento de embarcação. Tal fato já indicava que, caso o “RECIFE STAR” afundasse, não haveria respaldo financeiro por parte de seu proprietário em remover o casco das AJB, tampouco indenizaria eventual dano ao meio ambiente. Importante salientar que, a partir dessa comunicação pela seguradora, ambos os cascos não estavam mais cobertos em casos de afundamento ou poluição, representando um perigo real e imediato.

As reuniões que se sucederam, desde a data do rompimento do cabo de reboque do “RECIFE STAR”, não resultaram em uma ação concreta por parte do proprietário do comboio, resumindo em declarações de que o arrematante já estava despendendo grande soma em recursos financeiros para a manutenção de rebocadores próximo ao casco a deriva, bem como intenção de adquirir mais um rebocador e fazer reparos no casco derivado, sem contar o relato de problemas com a seguradora. No entanto, fato que mais causou preocupação nos agentes da AM, foi a previsão de 30 dias para a recomposição do trem de reboque do “RECIFE STAR”, informada pelo

proprietário, na reunião do dia 27 de julho de 2016, duas semanas após o rompimento do cabo de reboque do referido casco.

Fator que influenciou nas decisões tomadas pelo proprietário do comboio, foi a ausência de notificação para o saneamento de irregularidades em prazo determinado, com a correspondente aplicação de medida administrativa nos casos de não atendimento, como apreensão e processo de perdimento do bem e consequente leilão.

Alternativa aplicável, no caso do rompimento do cabo de reboque do “RECIFE STAR”, à época, seria a notificação ao proprietário, para que, em cinco ou dez dias úteis, fosse providenciado o salvamento do casco, com a apresentação do respectivo *estudo de situação*,²⁸³ ainda que simplificado, para o início da operação de assistência e salvamento, sob pena do agente da Autoridade Marítima providenciá-la, com posterior indenização dos custos de salvamento e reboque, consoante os artigos 5º; 9º; 10, §1º e 13, todos da Lei nº 7.203/84.

Entendemos que essa notificação poderia ser conjugada entre a lei de salvamento marítimo e a lei de pesquisa, exploração, remoção de demolição de coisas e bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional. Essa conjugação tem como objetivo de obrigar a empresa responsável a salvar o bem carente de ações de salvamento no prazo marcado, bem como atestar a inércia do proprietário na remoção do bem, caracterizando o seu abandono. Quando a empresa proprietária ou armadora não manifesta sua disposição de providenciar, de imediato, a recuperação da coisa ou bem, mediante operação de assistência e salvamento, ela renuncia tacitamente o seu direito sobre o bem, sendo considerado perdido, segundo os artigos 3º, inciso II; 5º; 9º, inciso I e 10, todos da Lei nº 7.542/86. Ressalte-se que a norma exige a manifestação da disposição e não na manifestação da vontade. Assim, em nosso sentir, a norma visa a quebra da inércia do responsável pelo salvamento do bem e não uma simples declaração de vontade de que deseja fazê-lo.

Nesse caso, se a notificação ocorresse no mesmo dia do rompimento do cabo de reboque, isto é, no dia 13 de julho de 2016, a empresa proprietária deveria providenciar o

283 O estudo de situação consistia em um documento previsto no item 0202, das normas da Autoridade Marítima para estabelecer condições e requisitos para concessão e delegação das atividades de assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem, em perigo no mar, nos portos e vias navegáveis interiores – NORMAM-16/DPC, hoje revogada. Deveria abranger, dentre outros tópicos que se fizerem necessários: a descrição do fato gerador da assistência; descrição da embarcação e situação de seus equipamentos; situação da carga, se houver; situação do local em que ocorre o sinistro; bem como a descrição das condições meteorológicas.

salvamento entre os dias 20 e 27 de julho de 2016. Desse modo, caso o agente da AM atuasse no salvamento marítimo ou remoção do casco, muito provavelmente, o bem não embarcaria no dia 31 de julho de 2016, ou, ao menos, possibilitaria afundá-lo em águas profundas.

No caso de inércia do proprietário e a assunção das operações de remoção ou demolição do casco pela Autoridade Marítima, conforme preconizado no artigo 10 da Lei nº 7.542/86, além de declarar o bem perdido, as coisas ou os bens resgatados, nacionais ou nacionalizados, seriam imediatamente vendidos em licitação ou hasta pública, dando-se preferência na arrematação àquele que efetuou a remoção ou recuperação, ressalvado o direito do responsável de reaver sua posse, mediante o reembolso integral das despesas realizada da respectiva remoção ou demolição, conforme previsto no artigo 12 da Lei nº 7.542/86.

A demora na adoção dessas medidas poderia resultar na entrada de água em seus compartimentos, pelo desgaste ou corrosão do seu costado e, conseqüente afundamento em AJB. Fato que ocorreu no dia 31 de julho de 2016, as 00:07 horas, reportada pelo comandante do rebocador “CREST CRYSTAL”, a cerca de quinze milhas náuticas do litoral fluminense, próximo ao Porto do Açú, a vinte metros de profundidade, cujo costado ficou cerca de um metro acima da lâmina d'água, configurando perigo à navegação.

Portanto, o ex-navio, agora afundado, representava um perigo real, o que motivou a determinação da CPRJ na manutenção de um rebocador próximo ao casco, a instalação de boias para a sinalização e comunicação de perigo ao tráfego marítimo aos navios do entorno. Após a determinação emanada pela CPRJ para a segurança do tráfego aquaviário, o arrematante, por meio da Agência Marítima declarou o bem abandonado.

4.1.2.2 Ex-navio mercante “JARI STAR”

Após o afundamento do “RECIFE STAR”, no dia 31 de julho de 2016, restava ainda o rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” e o casco do ex-navio mercante “JARI STAR”. As reuniões e notificações protraíram-se no tempo, desde o dia 11 de julho de 2016. No dia 4 de agosto de 2016, trinta dias antes do afundamento do segundo casco, a CPRJ realizou mais uma reunião com o representante da Agência Marítima KADMOS. Ficou evidenciado, não só o problema de máquinas do “AMAZON CHIEFTAIN”, como a escassez de combustível e víveres para a tripulação. Ainda, no dia 25 de agosto de 2016, em razão da informação prestada pela comandante do “AMAZON CHIEFTAIN”, fora relatada a perda do ferro de bombordo, que

mantinha o “JARI STAR” fundeado de forma estável, permanecendo somente o de boreste. Dessa forma, a CPRJ encaminhou nova notificação à proprietária para que providenciasse imediata assistência e salvamento do do rebocador e do casco, com o fim de impedir a deriva de ambas, deslocando o comboio restante para a isóbata de 50 metros, fora do mar territorial brasileiro e assunção do respectivo plano de reboque. Contudo, a proprietária não providenciou o salvamento do rebocador e do casco, o que resultou no afundamento do “JARI STAR”, no dia 4 de setembro de 2016, em área de segurança.

Como relatado anteriormente, no dia 6 de setembro de 2016, após ser rebocado para o Rio de Janeiro, o rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” sofreu uma inspeção de *Port State Control* pela CPRJ, onde foram constatadas diversas irregularidades, como ausência de equipamentos e deficiências relacionadas à questões estruturais. Dessa forma, na mesma data, fora lavrado Auto de Apreensão endereçado à proprietária da embarcação, JEDANA SHIPPING, assim como o respectivo Termo de Fiel Depositário, para que a proprietária sanasse as irregularidades, no prazo de 90 dias, sob pena de leilão ou incorporação da embarcação aos bens da União.

No dia 22 de setembro de 2016, a CPRJ recebeu carta da Agência Marítima KADMOS, comunicando declaração de vontade da empresa JEDANA SHIPPING COMPANY LIMITED, proprietária do “AMAZON CHIEFTAIN”, em abandonar o rebocador, não mais responsabilizando-se pelos desdobramentos administrativos e legais referente à embarcação, o que resultou em seu leilão após a instauração processo de correspondente perdimento. Ressalta-se que, tanto o afundamento do “JARI STAR”, quanto o salvamento do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, foram medidas realizadas pela Marinha do Brasil.

No caso do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN e o ex-navio “JARI STAR”, poder-se-ia adotar procedimento sugerido ao “RECIFE STAR”, com uma única diferença. Como se tratava de uma embarcação e um casco em comboio, poderia ser realizada a notificação ao proprietário, para que, em cinco ou dez dias úteis, fosse providenciado o salvamento do comboio remanescente, com a apresentação do respectivo estudo de situação, ainda que simplificado, para o início da operação de assistência e salvamento, sob pena do agente da Autoridade Marítima providenciá-la, com posterior indenização dos custos de salvamento e reboque, consoante os artigos da lei de assistência e salvamento. Ou ainda, uma notificação com fundamentos tanto da lei de salvamento marítimo, como da lei de pesquisa, exploração, remoção de demolição de coisas e bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional. Assim, a

não manifestação da disposição de providenciar, de imediato, a recuperação da coisa ou bem, mediante operação de assistência e salvamento, o proprietário renunciaria, tacitamente, o seu direito sobre o bem, sendo considerado perdido.

A diferença reside na destinação do bem salvo ou removido. No caso do casco, realizar-se-ia nova alienação por meio de licitação ou hasta pública, conforme preconiza o art. 12 da Lei nº 7.542/86. No caso da embarcação “AMAZON CHIEFTAIN”, pertencente ao grupo de empresas JEDANA SHIPPING, verdadeira proprietária do referido rebocador, segundo informações da própria agência marítima, a Autoridade Marítima lavraria o Auto de Apreensão endereçado à proprietária da embarcação, assim como o respectivo Termo de Fiel Depositário, para que a proprietária corrigisse as irregularidades, no prazo de 90 dias, sob pena de leilão ou incorporação da embarcação aos bens da União, conforme o art. 17, §2º, da LESTA. Ao final, essa foi ação que ocorreu com o rebocador AMAZON CHIEFTAIN, todavia somente após a declaração de abandono da embarcação pelo seu proprietário.

4.2 Atuação do SALVAMAR SUESTE

O desempenho das atividades de fiscalização e controle da assistência e salvamento demandaram diversos meios navais da Marinha do Brasil, entre rebocadores de alto mar e navios patrulha. Os serviços do SALVAMAR SUESTE foram iniciados no dia 15 de julho de 2016 e finalizaram no dia 4 de setembro de 2016. Assim, foram cerca de oitenta dias de prontidão. Tais ações exigiram um alto custo operacional, que compreendem desde o abastecimento, víveres, manutenção de cada navio de guerra, até o custo concernentes aos recursos humanos empregados.

A manutenção do comboio fora no mar territorial exigiu atuação de controle da cena de ação de forma permanente. A referida medida possui características importantes dentro de um cenário como o do abandono de embarcação. Uma das características, além da fiscalização e controle da assistência é a salvaguarda ao meio ambiente marinho, isto é, prevenir o risco de afundamento ou poluição do meio ambiente marinho. Para isso foi adotado a medida de manter o comboio longe da costa. Porém, a depender da localização geográfica, as correntes marítimas podem transportar eventual resíduo até as águas interiores. Outra característica consiste em prover a segurança da navegação devido à utilização das rotas marítimas da cena de ação, permitindo a proteção do comércio de transporte de cargas e passageiros.

Por sua vez, existem algumas dificuldades em adotar outras medidas nesse mesmo

contexto, como, por exemplo, a realização de inspeções mais detalhadas no comboio, ao contrário do que poderia ser realizada com uma embarcação atracada, devido a dinâmica dos eventos e a distância da costa. Outra desvantagem é a distância, o que dificulta o deslocamento de meios até a cena de ação, demandando a mobilização dos meios navais na proximidade do comboio, todavia os custos operacionais são elevados.

Por essa razão, as medidas que exigem um alto custo operacional deve ser devidamente avaliadas quanto a sua necessidade e adequação. No caso do “RECIFE STAR”, “JARI STAR” e “AMAZON CHIEFTAIN”, em que pese a importância dos meios navais para o desempenho da fiscalização e do controle da cena de ação imposto por lei, medidas mais contundentes, no sentido de forçar o retorno imediato do comboio, reduziria o tempo de emprego desses meios, e, conseqüentemente, os custos operacionais totais.

Ao final, ambos os cascos foram afundados. O primeiro decorrente do rompimento do cabo de reboque e posterior inércia em providenciar o efetivo salvamento do bem. Já o segundo foi afundado pela Marinha como medida administrativa emergencial em razão da inação de seu proprietário em salvar o referido bem, com base tanto na Lei nº 7.203/84, quanto pela Lei nº 7.542/86.

4.3 Da garantia financeira

Questão nevrálgico, no caso do afundamento dos ex-navios “RECIFE STAR” e “JARI STAR”, diz respeito ao seguro ou garantias financeira. Tal garantia visa propiciar o sucesso das operações do salvamento marítimo. A sua ausência, mais do que permitir a prática do abandono das embarcações, no caso em análise, serviu de circunstância encorajador dessa ação.

Não se mostra suficiente a apresentação de apólices de seguro, especialmente os oriundos de instituições ou seguradoras estrangeiras. Isto porque, uma vez descumpridos ou violados pela inadimplência de uma obrigação, como no caso em análise, haverá um comprometimento da apuração desse fato, isto é, inevitavelmente, a ausência de seguro ou outra garantia válida ocorre somente quando a embarcação já se encontra operando em AJB. Assim, medida que poderia ser implementado para resolver essa lacuna, seria a instituição da obrigatoriedade de apresentação de garantia financeira, quer seja bancária, quer seja por meio de seguro, contratadas em território brasileiro, ou em instituições equivalente ao dos clubes

internacionais de P&I, com cobertura para salvamento marítimo e remoção de destroços, nos casos de operação, em AJB, para embarcações acima de determinada arqueação bruta, como por exemplo, acima de 300 toneladas. Esta previsão aplicar-se-ia para as embarcações de bandeira estrangeira, cuja empresa de navegação estrangeira não possua filial ou sucursal no país. A referida previsão deve ser instituída por meio de alteração normativa.

Dessa forma, a comunicação entre os órgãos responsáveis pela segurança marítima e as entidades bancárias e seguradoras viabilizariam, não só a implementação das operações de assistência e salvamento, como as de remoção de destroços, com a devida rapidez, dado que as instituições envolvidas, com sede no Brasil ou instituições estrangeiras confiáveis poderiam ser acionadas sem o excessivo trâmite burocrático de uma seguradora pouco ou nada conhecida. À vista disso, evitaria, por consequência, uma série de trâmites burocráticos para a notificação, por via diplomática, o Estado de bandeira, com o fim de se ver intimado o proprietário da embarcação para que providencie, em vão, novo seguro ou garantia financeira.

No entanto, é preciso questionar-se se a alteração normativa, com fim de incluir a referida obrigatoriedade de contratação de garantia financeira no país, pode ser realizadas em sede de normas infralegais, como no caso das NORMAM, ou somente por lei em sentido formal.

Segundo o art. 13 da Lei nº 9.966/00, os navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional. Esses navios, segundo a CLC/69, são aqueles que transportam mais de 2.000 toneladas de óleo a granel como carga.²⁸⁴ Sendo assim, com amparo na Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969 (CLC/69), bem como no art. 13 da Lei nº 9.966, de 2000 c/c art. 7 e 27 do Decreto nº 4.136, de 2002, a Marinha do Brasil tem competência para fiscalizar e emitir alto de infração aos navios que transporte mais de 2.000 toneladas de óleo a granel como carga e não possuam seguro, ou outra garantia financeira como uma caução bancária, ou um certificado emitido por um fundo internacional. Não foi previsto a normatização sobre a garantia financeira para os demais tipos de embarcações.

Contudo, com base no poder regulamentar, não só a lei ou decretos, como, também, por intermédio de instruções normativas, resoluções e portarias²⁸⁵ é possível a sua

284 Artigo VII, 1.

285 Art. 2º, do Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019.

normatização com lastro em lei formal.

A primeira lei formal, que menciona a necessidade de estabelecimento de regras e normas referentes à segurança no mar, é a CNUDM. Assim, vejamos:

SEÇÃO 5. REGRAS INTERNACIONAIS E LEGISLAÇÃO NACIONAL PARA PREVENIR, REDUZIR E CONTROLAR A POLUIÇÃO DO MEIO MARINHO

(...)

ARTIGO 209 - Poluição proveniente de atividades na Área

1. De conformidade com a Parte XI, devem estabelecer-se regras e normas, bem como práticas e procedimentos recomendados de caráter internacional, para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de atividades na Área. Tais regras e normas, bem como práticas e procedimentos recomendados devem ser reexaminados com a periodicidade necessária.

2. Nos termos das disposições pertinentes da presente seção, os Estados devem adotar leis e regulamentos, para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de atividades na Área efetuadas por embarcações ou a partir de instalações, estruturas e outros dispositivos que arvorem a sua bandeira ou estejam registrados no seu território, ou operem sob sua autoridade, segundo o caso. Tais leis e regulamentos não devem ser menos eficazes que as normas, regulamentos e procedimentos internacionais referidos no parágrafo 1º.

(...)

ARTIGO 211 - Poluição proveniente de embarcações

1. Os Estados, atuando por intermédio da organização internacional competente ou de uma conferência diplomática geral, devem estabelecer regras e normas de caráter internacional para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações e devem do mesmo modo promover a adoção, quando apropriado, de sistemas de fixação de tráfego destinados a minimizar o risco de acidentes que possam causar a poluição do meio marinho incluindo o litoral e danos de poluição relacionados com os interesses dos Estados costeiros. Tais regras e normas devem, do mesmo modo, ser reexaminadas com a periodicidade necessárias.

2. Os Estados devem adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações que arvorem a sua bandeira ou estejam registradas no seu território. Tais leis e regulamentos devem ter pelo menos a mesma eficácia que as regras e normas internacionais geralmente aceitas que se estabeleçam por intermédio da organização internacional competente ou de uma conferência diplomática geral.

(...)

4. Os Estados costeiros podem, no exercício da sua soberania no mar territorial, adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações estrangeiras, incluindo as embarcações que exerçam o direito de passagem inocente. De

conformidade com a seção 3 da Parte II, tais leis e regulamentos não devem dificultar a passagem inocente de embarcações estrangeiras.

No Brasil, a LESTA, em seus arts. 3º e 4º, estabelece as atribuições da Autoridade Marítima, consignando expressamente sua competência para editar normas, vejamos:

Art. 3º 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, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

- a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;
- b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;
- c) realização de inspeções navais e vistorias;

(...)

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

Dessa forma, o Poder Legislativo conferiu à Autoridade Marítima o poder regulamentar de editar normas referente ao "*tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas*", bem como a competência de "*estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio*".

Não obstante, o Decreto nº 2.596/98 (RLESTA), em seu art. 7º, consigna que *constitui infração às regras do tráfego aquaviário a inobservância de qualquer preceito deste Regulamento, de normas complementares emitidas pela autoridade marítima*. Ressalta-se que, nesse caso, a Autoridade Marítima deverá ouvir o Ministério da Infraestrutura quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que possam ter repercussão nos aspectos econômicos e operacionais do transporte marítimo, conforme o art. 30 da RLESTA.

Concernente às regras da Lei nº 7.542/86, o seu artigo 35 preconiza que a Autoridade Marítima, sem prejuízo da aplicação imediata do estabelecido na referida lei, deverá baixar e manter atualizadas instruções necessárias à sua execução.

Sendo assim, a Autoridade Marítima tem competência para editar normativos, ainda que a norma tenha repercussão nos aspectos econômicos do transporte marítimo, todavia, nesse caso, deverá ouvir o Ministério da Infraestrutura. A alteração normativa poderia ocorrer na NORMAM-08/DPC, com o intuito de prever a obrigatoriedade de apresentação de garantia financeira, quer seja bancária, quer seja por meio de seguro, contratadas no Brasil, equivalente ao dos clubes internacionais de P&I, com cobertura para salvamento marítimo e remoção de destroços, nos casos de operação, em AJB, de embarcações de bandeira estrangeira, acima de 300 toneladas de arqueação bruta, por exemplo. Antes de adotar tal medida, a AM deve consultar o Ministério da Infraestrutura, em conformidade com o art. 30 da RLESTA.

4.4 Medidas Judiciais

Como relatado, a AGU propôs ação ordinária com pedido de tutela de urgência, na 20ª Vara Federal da Seção Judiciária do Rio de Janeiro,²⁸⁶ em face das empresas AFRICAN GULF INTERNATIONAL LTD., KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA. e a SEASTAR CONSULTORIA LTDA., no dia 15 de julho de 2016. O pedido liminar consistia na determinação, pelo juízo, da promoção do salvamento do casco a deriva, com a sua subsequente retirada, juntamente com o casco que se encontra preso ao rebocador, das águas jurisdicionais brasileiras, no prazo de vinte e quatro horas, alocando rebocadores necessários e outros junto ao casco à deriva, com a 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 pelo juízo. Caso a decisão interlocutória fosse descumprida no prazo estabelecido, que fosse deferido à Marinha do Brasil, a promoção do afundamento do casco à deriva, observando as cautelas de praxe, às expensas dos réus, como medida para evitar grave acidente da navegação.

Assim, no dia 19 de julho de 2016, o juiz da 20ª Vara Federal prolatou decisão liminar no sentido de determinar que as empresas, de forma solidária, promovessem o salvamento do casco do navio “RECIFE STAR”, que se encontrava à deriva, no prazo máximo de 48 horas da

²⁸⁶ Processo nº 0095021-72.2016.4.02.5101, em trâmite na 20ª Vara Federal da Seção Judiciária do Rio de Janeiro.

publicação da decisão, alocando rebocadores e demais equipamentos necessários para tal providência, sob pena de pagamento de multa diária de R\$ 20.000,00 (vinte mil reais), limitada ao teto de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais). Entretanto, no que se relacionava ao pedido de afundamento do casco, o juízo entendeu que tal medida encontrava-se no espectro de atribuições discricionárias do órgão, o qual deveria adotá-lo de acordo com as circunstâncias fáticas, em conformidade com a Lei nº 7.542/86.

A decisão do juízo fundamentou-se nos artigos 10 e 11, §2º da Lei nº 7.542/86, que defere à Autoridade Naval a faculdade de adotar providências por conta e risco do responsável. A norma não enumera as medidas permitidas, não cabendo o intérprete delimitá-lo. Assim, entendemos que as medidas que podem ser adotadas em casos idênticos, são aquelas que visam prevenir, reduzir ou controlar os riscos ou danos à segurança da navegação, a terceiros e ao meio ambiente, bens jurídicos tutelados não só na referida lei, mas constitucionalmente.

Com isso, ficou evidenciado que a AMB já possuía prerrogativas inerentes ao poder de polícia conferida, diretamente e especificamente, nos casos de inércia do proprietário e/ou armadores em providenciar a remoção de coisas e bens perdidos em AJB, decorrentes de alijamento, sinistro ou fortuna no mar.

A AGU ao ingressar com ação judicial para obrigar os responsáveis dos respectivos bens no seu salvamento imediato, teria o objetivo precípuo de salvaguardar as suas atribuições em face do direito de propriedade previsto no art. 5º, inciso LIV, da CRFB/88.²⁸⁷ Também existe o efeito dissuasório, não só pela multa diária imposta aos responsáveis, como também na atribuição de responsabilidades a outras empresas que, em algum momento, representavam algum dos interesses do arrematante dos ex-navios e proprietário do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”.

Contudo, apesar das decisões emanadas pelo Poder Judiciário em favor da AM, estas não foram suficientes para impedir o abandono dos ex-navios e do seu rebocador. Portanto, as medidas administrativas amparadas no poder de polícia apresentam maior efetividade em razão de suas características de *discricionariedade*, *autoexecutoriedade* e *coercibilidade*, em especial a da autoexecutoriedade, que na palavra de Carvalho Filho, consiste na *prerrogativa de praticar atos e colocá-los em imediata execução, sem dependência à manifestação judicial*.²⁸⁸

287 Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: (...) LIV - ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal;

288 CARVALHO FILHO, op. cit., p. 93.

4.5 IAFN e processo no Tribunal Marítimo

No que se refere à abertura do IAFN, a presente medida é compulsória, de acordo com o artigo 33 da LOTM. Por conseguinte, a partir do evento do rompimento do cabo de reboque do RECIFE STAR, no dia 13 de julho de 2016, foi aberto, ainda no dia seguinte, o correspondente inquérito por parte pelo Capitão dos Portos do Rio de Janeiro.

A medida de instauração de IAFN figura em uma medida para a apuração e aplicação da LESTA, no entanto a referida medida é por essência repressiva, embora tenha um cunho didático-pedagógico, como toda a sanção carrega, seu fundamento preventivo consiste em criar na sociedade uma sensação de que qualquer desrespeito às regras de segurança do tráfego aquaviário será investigado e punido. Espera-se que essa sensação, juntamente com o viés educacional levado a efeito pelos órgãos responsáveis, provoque o efeito persuasório e iniba a incidência de determinados comportamentos ilícitos no âmbito marítimo ou fluvial.

Quanto a atuação do Tribunal Marítimo no caso RECIFE STAR e JARI STAR é uma decorrência legal do procedimento previsto na LOTM, posto que este órgão do Poder Executivo e auxiliar do Poder Judiciário, tem como um de suas atribuições o julgamento dos acidentes e fatos da navegação.²⁸⁹ Trata-se de um processo de ação pública por representação da PEM.²⁹⁰

Com isso, reitera-se as características didático-pedagógicas do IAFN, porém com um agravante. Após a publicação do novo Código de Processo Civil,²⁹¹ cuja vigência iniciou no dia 18 de março de 2016, passou a prever que os processos, na seara cível, deverão ser suspensos quando se discutir em juízo questão decorrente de acidentes e fatos da navegação de competência do Tribunal Marítimo, de acordo com o artigo 313, inciso VII. Ressalte-se que a LOTM prescreve que *as decisões do Tribunal Marítimo quanto à matéria técnica referente aos acidentes e fatos da navegação têm valor probatório e se presumem certas, sendo porém suscetíveis de reexame pelo Poder Judiciário.*²⁹²

Ressaltasse que o TM pode decidir, em relação ao profissional marítimo estrangeiro, pela aplicação da pena de proibição para o exercício de função em águas sob jurisdição nacional.²⁹³

Sendo assim, as decisões exaradas pelo TM tem uma particularidade ímpar, já que as suas decisões tem característica técnica singular e presumem-se certas, além do processo cível sofrer o

289 Artigos 1º e 13, inciso I, ambos da Lei nº 2.180/54.

290 MARTINS, op. cit., 2015, p. 302.

291 Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015.

292 Art. 18, caput.

293 Art. 121, § 4º da Lei nº 2.180/54.

ato de suspensão quando for discutido em juízo questões relacionadas a acidentes e fatos da navegação. Isto significa dizer que as decisões do TM gozam de qualificação devido a superespecialização das questões discutidas, bem como a qualificação do corpo de juízes que compõe o referido Tribunal. Por consequência, as suas decisões dificilmente serão desprezadas ou sofrerem oposição pelo órgão judicante, posto que o TM funcionará com um perito superespecializado sobre as questões marítimas.

Em que pese as medidas sancionatórias do TM ocorrerem preponderantemente de modo repressivo, suas decisões representam mais uma medida administrativa para o combate às práticas de abandono de embarcações.

5. CONCLUSÃO

Atualmente, a prática do abandono de embarcações configura como uma das ameaças à segurança marítima, tanto pela perspectiva da segurança da navegação, quanto pela proteção ao meio ambiente. Dessa forma, com a análise do caso do afundamento do “RECIFE STAR” e “JARI STAR”, tencionou-se estabelecer a melhor estratégia para a implementação de ações administrativas preventivas para a mitigação das ameaças derivadas do abandono de embarcações a serem adotadas pelos órgãos públicos responsáveis.

Para o estabelecimento de uma estratégia para a otimização e efetividade das ações preventivas, foram sopesadas todas as medidas executadas, por parte dos órgãos responsáveis pela segurança da navegação, no exemplo em estudo. As eventuais falhas e lacunas não representam *de per se* uma desobediência a algum normativo legal, mas representam ações que influenciaram, direta ou indiretamente, na solução do problema apresentado.

Isto posto, as propostas de soluções, focaram em ações que podemos subdividir em dois ramos de atuação, quais sejam: (i) as ações de mitigação da prática do abandono de embarcações e suas ameaças; e (ii) medidas acessórias e complementares para a prevenção ao abandono de embarcações.

No primeiro ramo de atuação, foram compiladas, em um fluxograma procedimental, as medidas aplicáveis aos casos de abandono de embarcações decorrentes da assistência e salvamento marítimo, prevista pela Lei nº 7.203/84; bem como as decorrentes de inspeção naval, preconizadas pela Lei nº 9.537/97, com a aplicação complementar da lei sobre remoção e demolição de bens afundados e perdidos em AJB, decorrente de sinistro, alijamento e fortuna no mar, a Lei nº 7.542/86.

Essas medidas foram compiladas após a identificação e análise das falhas e lacunas do exemplo estudado e objetivam, não só a racionalização e eficácia das medidas aplicáveis aos casos análogos, como visam promover maior segurança jurídica na tomada de decisões, prestigiando ações respaldadas no poder de polícia conferida aos órgãos correspondentes.

Assim, foram identificadas as seguintes medidas adotadas no exemplo estudado, assim como sugeridas as correspondentes soluções, os quais foram incorporadas ao fluxograma constante no Apêndice II.

A primeira constatação verificada foi o número excessivo de reuniões com os representantes do comboio, em especial, no seu início, nos dias 12, 13, 19, 22, 25, 27, 28 de julho

de 2016. Tais reuniões não resultaram em uma efetiva solução do caso. Ao contrário, somente ocasionou a procrastinação das medidas que deveriam ser tomadas pela empresa arrematante, em face de expressa disposição legal referente ao salvamento da embarcação e a condução de seu comboio para o seu destino, na cidade de Alang, na Índia.

Não obstante a necessidade da realização de reuniões, não se prescinde de outras medidas mais contundentes para obrigar o proprietário ao cumprimento da legislação aplicável ao caso. Dessa forma, essa lacuna conduziu à segunda constatação.

A segunda constatação foi a ausência de prazo assinalado pelo agente da AM para o cumprimento de determinações legais e suas respectivas penalidades. A delimitação de prazos tem o objetivo de implementar as ações de forma ágil, proporcional aos riscos apresentados. Assim, a notificação ao proprietário para que fosse providenciado o salvamento do bem, em prazo marcado, sob pena do agente da Autoridade Marítima providenciá-lo, com posterior indenização dos custos de salvamento e reboque, evitaria o rompimento do cabo de reboque do RECIFE STAR.

Outra medida, seria a notificação do proprietário, com base na Lei nº 7.203/84, conjugada com a Lei nº 7.542/86, com o objetivo de obrigar a empresa responsável a prestar assistência e salvamento do bem em prazo determinado. Caso não houvesse a manifestação do proprietário em providenciar, de imediato, a recuperação da coisa ou bem, mediante operação de assistência e salvamento, o bem seria considerado perdido, passível de leilão em hasta pública, segundo os artigos 3º, inciso II; 5º; 9º, inciso I; 10, e 12, §2º, todos da Lei nº 7.542/86.

A terceira constatação consiste na manutenção do comboio fora no mar territorial. Tal medida custou um lapso temporal considerável de, aproximadamente, dois meses. O tempo, em caso de inércia do proprietário, funciona em desfavor da Autoridade Pública, em especial quando presente variáveis relativas à natureza, como os fenômenos climático e marítimos. Isto posto, a ideia de determinação de prazos para o cumprimento de medidas exigidas pelo Poder Público, investido no poder de polícia, é a ação mais recomendada nesses exemplos. Dessa forma, caso o salvamento do bem não ocorresse dentro de um prazo razoavelmente determinado, a critério do agente da AM, o bem seria imediatamente rebocado, até uma área de atracação ou fundeio, como um porto ou área abrigada. Em ato contínuo deveria ser instaurado o processo de perdimento do bem, com o correspondente leilão, com o fim de indenizar as referidas ações de remoção e

guarda da embarcação, conforme preconiza os itens 3.12 e 3.13 da NORMAM-07/DPC.

A quarta constatação é a necessidade de se obter recursos financeiros para a execução das medidas tomadas pelos agentes da AM, na eventual apreensão e guarda da embarcação, bem como na redução dos altos custos operacionais dos meios empregados na fiscalização e controle das ações de assistência e salvamento do comboio, por parte da AM.

Uma medida administrativa permitida pela legislação, o qual deve ser perseguida pela autoridade pública, consiste no leilão, em especial nos casos confirmados de abandono de embarcação. Isto porque tanto a lei de bens afundados em AJB, quanto a LESTA assim o permitem. Dessa maneira, os órgãos responsáveis pela execução das ações de combate ao abandono de embarcação se tornariam menos dependentes do orçamento público tão escassos diante de suas atribuições.

No segundo ramo de atuação, listamos as medidas acessórias para a complementariedade do combate ao abandono de embarcações. Em que pese sejam denominadas de acessórias, tais medidas significam um instrumento a mais à disposição para a tomada de decisão.

A primeira constatação, nessa subdivisão, foi a falta de monitoramento do comboio. Esse fato revelou-se determinante para o caso, uma vez que a continuidade do monitoramento remoto pelo ComConTraM, à época, poderia antecipar as informações sobre o descumprimento do plano de reboque em quase duas semanas. Tal medida provocaria a comunicação entre o agente da AM e o comandante do rebocador, exigindo um panorama sobre o real estado dos cascos e do rebocador, bem como tomar medidas de inspeção e controle. A partir dessa lacuna, constatou-se que o monitoramento de qualquer embarcação, cuja singradura signifique a saída das AJB para outro país, deveria ser realizada até a saída da referida embarcação ou comboio da ZEE brasileira, ou mesmo quando a mesma se encontrasse em área SAR de outro país.

A segunda constatação foi a ausência de previsão normativa quanto à exigência de seguro ou garantia financeira contratada no país, com o fim de possibilitar o seu acionamento para a cobertura em caso de necessidade de salvamento ou remoção da embarcação em caso de abandono. Essa medida poderia ser implementada para resolver essa lacuna, por meio da alteração da NORMAM-08/DPC, para a instituição da obrigatoriedade de apresentação de garantia financeira, quer seja bancária, quer seja por meio de seguro, contratadas no Brasil ou equivalente aos clubes internacionais de P&I, com cobertura para salvamento marítimo e remoção de destroços, nos casos de operação, em AJB, de embarcações de bandeira estrangeira, acima de

determinada arqueação bruta, como, por exemplo, 300 AB. Antes de adotar tal medida, a AM deve consultar o Ministério da Infraestrutura, em conformidade com o art. 30 da RLESTA.

A terceira constatação consiste na propositura de ação judicial com pedido de determinação judicial para o salvamento dos bens e adoção de medida de afundamento dos cascos pela marinha do Brasil, em face das empresas envolvidas e seus representantes. A referida medida judicial, não se trata de uma falha propriamente dita. Contudo, uma lição aprendida, nesse caso específico, foi a reafirmação do Juízo da 20ª Vara Federal do Rio de Janeiro quanto à atribuição da Autoridade Marítima na adoção de medidas para o afundamento do JARI STAR, consignando em decisão que “*a Marinha do Brasil está autorizada a remover, destruir ou tomar outras providências, analisando qual a melhor medida.*” A aludida decisão invocou os artigos 5º, 10 e 11, §2º da Lei nº 7.542/86. Assim, em casos análogos, a AM estaria autorizada a adotar as medidas cabíveis para mitigar danos a terceiros, ao meio ambiente e à segurança da navegação em AJB, resultante do poder de polícia conferida pelo mencionado diploma legal.

A quarta constatação, reside na instauração do IAFN e seu julgamento pelo TM. O inquérito administrativo instaurado pelo agente da AM, embora compulsório, tem caráter persuasório, contribuindo na sensação de segurança, devido as ações de investigação e punição dela decorrente.

Quanto ao julgamento no TM, suas decisões tem uma peculiaridade. Além da sanção prescritas em lei, é possível, ainda, a prescrição de medidas preventivas e de segurança, que, em última análise, traduz em mais um instrumento de combate a essa prática. No caso do RECIFE STAR e JARI STAR, o TM proibiu, por um ano, a entrada de qualquer embarcação armada pela empresa JEDANA SHIPPING COMPANY em águas jurisdicionais brasileiras. A medida adotada pelo TM carrega em si um caráter pedagógico e persuasório. As empresas de navegação, armadores e proprietários estrangeiros de embarcações que pretendam operar no Brasil, se sentirão desencorajadas em optar pelo abandono caso pretendam continuar a operar futuramente no Brasil.

Finalmente, o exemplo do afundamento do ex-navios “RECIFE STAR” e “JARI STAR”, trouxe valiosas lições no contexto do combate à conduta o abandono de embarcação por proprietário ou armador estrangeiro que não possua representantes no Brasil. Com a identificação e análise das medidas administrativas adotadas pelos órgãos responsáveis pela manutenção da segurança marítima, foram evidenciados fatores que contribuíram para ineficácia do combate ao

abandono de embarcação, como, a incompletude de medidas de monitoramento do comboio; a escassez temporal em que as ações deveriam ser tomadas; inúmeras reuniões com ausência de prazo de cumprimento ou mesmo da execução de medidas administrativas mitigadoras; a violação de cláusulas contratuais securitárias por parte da empresa proprietária. Tais fatores interferiram diretamente no desfecho desses incidentes. Por essa razão, devido as constatações verificadas na presente pesquisa, foi possível a proposta soluções,por meio de aplicação de medidas administrativas aos casos análogos, bem como na elaboração de um fluxograma de procedimento padrão básico a ser adotado pelos agentes da AM, com o fim de contribuir para a redução das ameaças decorrentes.

REFERÊNCIAS

Livros

ALMEIDA, Fernanda Dias de Menezes. Competências na Constituição de 1988. 1ª ed. São Paulo: Atlas, 1991.

BARBOSA, Rui. Obras completas – 1898, vol. XXV, Tomo III – A Imprensa. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Saúde, 1898.

BEIRÃO, André Panno. “Segurança no mar”: que segurança? In: BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, Antônio Celso Alves (Orgs.). Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar. Brasília. Fundação Alexandre de Gusmão, 2014.

BEVILAQUA, Clóvis. Theoria Geral do Direito Civil. Campinas: Red Livros, 1999.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de Direito Administrativo. 34.ed. São Paulo. Atlas, 2020.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. Marinha Mercante Brasileira: Cabotagem, Longo Curso e Bandeira de (in)conveniência - Prefácio Comte. Alvaro Jose de Almeida Junior. 1. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2014.

DE MELO, Milena Barbosa. Direito internacional do mar. Campinas: Servanda Editora. 2012.

DINIZ, Maria Helena. Direito civil brasileiro. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2002. v.1.

FERRAJOLI, Luigi. A soberania no mundo moderno: nascimento e crise do Estado nacional; tradução Carlo Ciccio, Márcio Filho. São Paulo: Martins Fontes, 2002. – (Justiça e Direito).

FIORATI, Jete Jane. A Disciplina Jurídica dos Espaços Marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional. Rio de Janeiro: Renovar, 1999.

FREITAS, Dario Almeida Passos de. Poluição Marítima. Legislação, doutrina e jurisprudência. Curitiba: Juruá, 2009.

KRASKA, J., e PEDROZO, R. A. International Maritime Security Law. Leiden: Martinus Nijhoff, 2013.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo, volume I: Teoria Geral. São Paulo: Manole, 2013.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo, volume III: contratos e processos. São Paulo: Manole, 2015.

MASCARENHAS, Luciane Martins de Araújo. Desenvolvimento sustentável: estudo de impacto ambiental e estudo de impacto de vizinhança. Curitiba: Letras da Lei, 2008.

MEIRELLES, Hely Lopes. Polícia de Manutenção da Ordem Pública e suas Atribuições. *In: Direito Administrativo da Ordem Pública*. Rio de Janeiro: Forense, 1986

MENDES, Gilmar Ferreira; COELHO, Inocêncio Mártires; GONET BRANCO, Paulo Gustavo. Curso de direito constitucional. 15. ed - São Paulo: Saraiva Educação, 2020.

MENEZES, Wagner. O direito do mar. Brasília: FUNAG, 2015.

PAIVA, M. P. O Direito do Mar e a Administração dos seus recursos minerais - Um enfoque brasileiro. *Arquivos de Ciências do Mar.*, v. 21, n.1/2. 1983.

PELLET, Alain. As Novas Tendências do Direito Internacional: Aspectos “Macrojurídicos”. *In: BRANT, Leonardo Nemer C (coord.). O Brasil e os Novos Desafios do Direito Internacional*. Rio de Janeiro: Editora Forense, 2004.

RANGEL, Vicente Marotta. O direito internacional do mar e a Conferencia de Caracas. *Revista da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo*, São Paulo, 1975. v. 70.

REZEK, José Francisco. Direito internacional público: curso elementar. 13ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

PIMENTA, Matusalém Gonçalves. Direito Processual Marítimo. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2020.

SCALASSARA, Lecir Maria. Poluição marinha e proteção jurídica internacional. Curitiba: Juruá, 2008.

SILVA, José Afonso da. Direito Ambiental Constitucional. 4. ed. São Paulo: Malheiros, 2003.

TANAKA, Yoshifumi. *The International Law of the Sea*. Cambridge University Press, 3 ed. Nova York. 2019.

VALLON, Frédérique. *La mer et son droit, entre liberté et consensualisme, la difficile protection des espaces naturels fragiles*. Paris. Editions Publibook, 2009.

Artigos/monografias

BUEGER, Christian; EDMUNDS, Timothy. Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies. *International Affairs*, Oxford, v. 93, n. 6, p.1293-1311, 11 set. 2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.1093/ia/iix174>. Disponível em: <https://academic.oup.com/ia/article/93/6/1293/4111108>. Acesso em: 07 Jul. 2020.

CENTRO DE EXCELÊNCIA PARA O MAR BRASILEIRO. O Brasil e o mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País / CEMBRA, coord. Luiz Philippe da Costa

Fernandes, prep. Luiz Philippe da Costa Fernandes, 2013. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/secirm/sites/www.marinha.mil.br/secirm/files/cembra-2a_ed.pdf. Acesso em: 26 out. 2021.

FÉRES, José (2014). Em águas turvas: governança do programa de despoluição da baía de Guanabara. Boletim de Análise Político-Institucional, Brasília, n. 5, p. 41-46, 2014, Ed.: Brasília. IPEA. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6762/2/BAPI_n05_p41-46_RD_Aguas-turvas_Diest_2014-maio.pdf. Acesso em: 11 Ago. 2021.

MARION, Gustavo Macedo. Poluição Marinha: o cemitério de navios e suas diversas vertentes. Orientador: Melissa Menegon. 2015. 48 p. Trabalho de conclusão de curso como requisito obrigatório para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas pela Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante. Rio de Janeiro. 2015. Disponível em: <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/00000b/00000b91.pdf>. Acesso em: 11 Ago. 2021.

SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA. Marinha Mercante Brasileira. Apresentada em abril de 2019. Disponível em: https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/camaras-setoriais-tematicas/documentos/camaras-tematicas/infraestrutura-e-logistica/2019/66aro/app_66ro_ctlog_marinha.pdf. Acesso em: 22 de nov. 2021.

Legislação

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Decreto-Lei nº 235, de 2 de fevereiro de 1938. Remoção de embarcações naufragadas ou encalhadas e de cascos abandonados. Rio de Janeiro, DF: Presidência da República. Revogada. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del0235impresao.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982. Promulga o texto da convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, concluída em Londres, a 29 de dezembro de 1972. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/1980-1984/D87566.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Decreto nº 875, de 19 de junho de 1993. Promulga o texto da Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d0875.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica,

em 10 de dezembro de 1982. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1530.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Decreto nº 2.596, de 22 de junho de 1998. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2596.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Decreto nº 2.870, de 10 de dezembro de 1998. Promulga a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, assinada em Londres, em 30 de novembro de 1990. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2870.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002. Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/d4136.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Decreto nº 5.417, de 13 de abril de 2005. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções Gratificadas do Comando da Marinha, do Ministério da Defesa, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/decreto/D5417.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Decreto nº 8.127, de 22 de outubro de 2013. Institui o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional, altera o Decreto nº 4.871, de 6 de novembro de 2003, e o Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/d8127.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Decreto nº 8.814, de 18 de julho de 2016. Promulga a Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo - SALVAGE-89, firmada pela República Federativa do Brasil, em Londres, em 28 de abril de 1989. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/decreto/d8814.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Decreto nº 10.773, de 18 de fevereiro de 2014. Promulga as Convenções sobre abalroação e assistência marítima, assignadas em Bruxelas a 23 de setembro de 1910. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/D10139.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Decreto nº 10.139, de 28 de novembro de 2019. Dispõe sobre a revisão e a consolidação dos atos normativos inferiores a decreto. Brasília, DF: Presidência da República.

Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1910-1929/D10773.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Decreto-Lei nº 1.098, de 25 de março de 1970. Altera os limites do mar territorial do Brasil e dá outras providências. [Revogado] Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del1098impressao.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Lei nº 556, de 25 de junho de 1850. Código Comercial. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM556compilado.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l2180.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Lei nº 7.203, de 3 de julho de 1984. Dispõe sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/l7203.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Lei nº 7.542, de 26 de setembro de 1986. Dispõe sobre a pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7542.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9537.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9605.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19966.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/112815.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Lei nº 13.844, de 18 de junho de 2019. Estabelece a organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios; altera as Leis n^{OS} 13.334, de 13 de setembro de 2016, 9.069, de 29 de junho de 1995, 11.457, de 16 de março de 2007, 9.984, de 17 de julho de 2000, 9.433, de 8 de janeiro de 1997, 8.001, de 13 de março de 1990, 11.952, de 25 de junho de 2009, 10.559, de 13 de novembro de 2002, 11.440, de 29 de dezembro de 2006, 9.613, de 3 de março de 1998, 11.473, de 10 de maio de 2007, e 13.346, de 10 de outubro de 2016; e revoga dispositivos das Leis n^{OS} 10.233, de 5 de junho de 2001, e 11.284, de 2 de março de 2006, e a Lei nº 13.502, de 1º de novembro de 2017. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/lei/L13844.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011. Fixa normas, nos termos dos incisos III, VI e VII do caput e do parágrafo único do art. 23 da Constituição Federal, para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum relativas à proteção das paisagens naturais notáveis, à proteção do meio ambiente, ao combate à poluição em qualquer de suas formas e à preservação das florestas, da fauna e da flora; e altera a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp140.htm. Acesso em: 22 nov. 2021.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Marinha. NPCP-RJ. Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 27 jan. 2022. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cprj/cprj/sites/www.marinha.mil.br/cprj/files/NPCP-RJ-REV-2-2022.pdf>. Acesso em: 22 mar. 2022.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Marinha. NORMAM-04/DPC. Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras

em Águas Jurisdicionais Brasileiras. Rio de Janeiro, RJ: Diretoria de Portos e Costas, 6 jul. 2021. Disponível em: <http://www.dpc.mb/dpc/sites/default/files/Publicacoes/NORMAM/NORMAM-04.pdf>. Acesso em: 22 out. 2021.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Marinha. NORMAM-07/DPC. Normas da Autoridade Marítima para Atividades de Inspeção Naval. Rio de Janeiro, RJ: Diretoria de Portos e Costas, 21 mar. 2022. Disponível em: http://www.dpc.mb/dpc/sites/default/files/Publicacoes/NORMAM/NORMAM%2007-DPC-Rev1_0.pdf. Acesso em: 24 mar. 2022.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Marinha. NORMAM-08/DPC. Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras. Rio de Janeiro, RJ: Diretoria de Portos e Costas, 16 mar. 2022. Disponível em: <http://www.dpc.mb/dpc/sites/default/files/Publicacoes/NORMAM/NORMAM-08.pdf>. Acesso em: 22 mar. 2022.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Marinha. NORMAM-09/DPC. Normas da Autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação. Rio de Janeiro, RJ: Diretoria de Portos e Costas, 9 jun. 2021. Disponível em: http://www.dpc.mb/dpc/sites/default/files/Publicacoes/NORMAM/24/NORMAM_09_REV1_MOD-1.pdf. Acesso em: 22 out. 2021.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Marinha. NORMAM-10/DPC. Normas da Autoridade Marítima relativas à assistência e salvamento e às atividades de pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas e bens afundados, submersos, encalhados e perdidos. Rio de Janeiro, RJ: Diretoria de Portos e Costas, 21 mar. 2022. Disponível em: <http://www.dpc.mb/dpc/sites/default/files/Publicacoes/NORMAM/NORMAM-10DPC.pdf>. Acesso em: 04 abr. 2022.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Marinha. Portaria nº 156/MB/2004. Brasília, DF: Comandante da Marinha, 3 jun. 2004. [Revogada]. Assunto: Estabelece a Estrutura da Autoridade Marítima e delega competências aos Titulares dos Órgãos de Direção Geral, de Direção Setorial e de outras Organizações Militares da Marinha, para o exercício das atividades especificadas. Disponível em: <http://forum.cursoh.com.br/wp-content/uploads/sites/4/arquivos/portaria156/portaria15604.pdf>. Acesso em: 22 out. 2021.

_____. Ministério da Defesa. Comando da Marinha. Portaria MB/MD nº 37, de 21 de fevereiro de 2022. Brasília, DF: Comandante da Marinha, 21 fev. 2022. Assunto: Estabelece a estrutura da Autoridade Marítima e delega competências aos Titulares dos Órgãos de Direção Geral, de Direção Setorial e de outras Organizações Militares da Marinha, para o exercício das atividades especificadas. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-37/mb/md-de-21-de-fevereiro-de-2022->

382320309. Acesso em: 22 mar. 2022.

_____. Ministério da Justiça. Instrução Normativa nº 2. Brasília, DF: Departamento de Polícia Federal, 5 ago. 1999. Assunto: Disciplina a Organização e o Funcionamento das Atividades dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (NEPOM), estabelece competências e atribuições e dá outras providências. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=74598>. Acesso em: 22 out. 2021.

_____. Ministério da Infraestrutura. Resolução Normativa nº 18. Brasília, DF: Agência Nacional de Transporte Aquaviário - ANTAQ, 21 dez. 2017. Assunto: Aprova a norma que dispõe sobre os direitos e deveres dos usuários, dos agentes intermediários e das empresas que operam nas navegações de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso, e estabelece infrações administrativas.. Disponível em: https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/1339623/do1-2017-12-26-resolucao-normativa-n-18-de-21-de-dezembro-de-2017-1339619-1339619. Acesso em: 22 out. 2021.

_____. Ministério do Meio Ambiente. Instrução Normativa Interministerial nº 2. Brasília, DF: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, 7 Jul. 2016. Assunto: A exportação de cascos de ex-navios para desmonte ou recuperação deverá seguir os procedimentos previstos na Convenção de Basiléia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/component/legislacao/?view=legislacao&legislacao=136494>. Acesso em: 22 mar. 2022.

Documentos

AFRICAN GULF INTERNATIONAL LIMITED. Carta de 31 de julho de 2016. Dubai, Emirados Árabes Unidos: African Gulf International Ltd., 31 jul. 2016. Assunto: CASCO DO EX-NAVIO RECIFE STAR.

AWS ENGENHARIA, CONSULTORIA, INSPEÇÃO E CERTIFICAÇÃO LTDA. Plano de operação, contingência e emergência para o reboque do casco “EX-RECIFE STAR” e “EX-JARI STAR”. Rio de Janeiro, RJ: AWS Service, 18 jun. 2016.

BRASIL. 20ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO. Ação Ordinária nº 0095021-72.2016.4.02.5101. Autor: União Federal; Rés: African Gulf International, Kadmos Agência Marítima e P&I Consultoria Seastar.

_____. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 4.259, de 27 de outubro de 1993. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Brasília: Câmara dos Deputados, 1993. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=576699>. Acesso em: 15 jan. 2019. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=node01mqivfb4rvq0i1uls6mhc9gaez5213869.node0?codteor=1136196&filename=Dossie+-PL+4259/1993. Acesso em: 14 dez. 2021.

_____. Marinha do Brasil. Nota de esclarecimento. Rio de Janeiro, RJ: Comando do 1º Distrito Naval, 15 out. 2015. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/com1dn/1dn/sites/www.marinha.mil.br.com1dn/files/upload/Embarca%C3%A7%C3%B5es%20abandonadas%20na%20Ba%C3%Ada%20de%20Guanabara_NOTA%20DE%20ESCLARECIMENTO.pdf. Acesso em: 11 Ago 2021

_____. Marinha do Brasil. Relatório de Investigação de Segurança Marítima. Rio de Janeiro, RJ: Diretoria de Portos e Costas, 29 nov. 2009. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/duden.pdf>. Acesso em 11 Nov. 2021.

_____. Marinha do Brasil. Ata de Reunião. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro. 16 jun. 2016. Assunto: Procedimentos para saída dos navios JARI STAR e RECIFE STAR e teste de máquinas do navio Amazon Chieftain.

_____. Marinha do Brasil. Ata de Reunião. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro. 17 jun. 2016. Assunto: Procedimentos para saída dos navios JARI STAR e RECIFE STAR.

_____. Marinha do Brasil. Ata de Reunião. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro. 19 jun. 2016. Assunto: SAÍDA DOS NAVIOS JARI STAR e RECIFE STAR.

_____. Marinha do Brasil. Ata de Reunião. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro. 12 jul. 2016. Assunto: Reboque dos cascos “Jari Star” e “Recife Star”.

_____. Marinha do Brasil. Ata de Reunião. Espírito Santo, ES: Capitania dos Portos do Espírito Santo. 13 jul. 2016. Assunto: REBOQUE DOS CASCOS “RECIFE STAR” E “JARI STAR”.

_____. Marinha do Brasil. Ata de Reunião. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro. 13 jul. 2016. Assunto: Salvamento dos cascos “Jari Star” e “Recife Star”.

_____. Marinha do Brasil. Ata de Reunião. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro. 13 jul. 2016, realizada às 17hs. Assunto: Salvamento dos cascos “Jari Star” e “Recife Star”.

_____. Marinha do Brasil. Ata de Reunião. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro. 19 jul. 2016. Assunto: Salvamento dos cascos do Recife Star.

_____. Marinha do Brasil. Ata de Reunião. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro. 22 jul. 2016. Assunto: Salvamento dos cascos do Recife Star.

_____. Marinha do Brasil. Ata de Reunião. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro. 25 jul. 2016. Assunto: Salvamento dos cascos do Recife Star.

_____. Marinha do Brasil. Ata de Reunião. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 27 jul. 2016. Assunto: Salvamento dos cascos do Recife Star.

_____. Marinha do Brasil. Ata de Reunião. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 28 jul. 2016. Assunto: Salvamento dos cascos do Recife Star.

_____. Marinha do Brasil. Ata de Reunião. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 29 jul. 2016. Assunto: Salvamento dos cascos do Recife Star.

_____. Marinha do Brasil. Ata de Reunião. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 1º ago. 2016. Assunto: Salvamento dos cascos do Recife Star.

_____. Marinha do Brasil. Ata de Reunião. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 2 ago. 2016. Assunto: Salvamento dos cascos do Recife Star.

_____. Marinha do Brasil. Ata de Reunião. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 4 ago. 2016. Assunto: Salvamento dos cascos do Recife Star.

_____. Marinha do Brasil. Ata de Reunião. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 29 ago. 2016. Assunto: Salvamento dos cascos do Recife Star.

_____. Marinha do Brasil. Auto de Apreensão nº 04053/2014. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 11 set. 2014.

_____. Marinha do Brasil. Auto de Apreensão nº 04054/2014. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 11 set. 2014.

_____. Marinha do Brasil. Auto de Apreensão nº 04058/2016. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 6 set. 2016.

_____. Marinha do Brasil. Fax nº 110. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 13 jun. 2016. Assunto: Solicitação de prorrogação de Permanência em AJB da embarcação “AMAZON CHIEFTAIN”.

_____. Marinha do Brasil. Fax nº 212-79. Rio de Janeiro, RJ: Diretoria de Portos e Costas, 15 jun. 2016. Assunto: Permanência da embarcação “AMAZON CHIEFTAIN” em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

_____. Marinha do Brasil. LAUDO DE EXAME PERICIAL (IAFN nº 43/2016). Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 6 set. 2016.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem R-131714Z/ABR/2015. Rio de Janeiro, RJ: Comando do 1º Distrito Naval, 13 abr. 2015. Assunto: 06 -BONO GERAL nº 097/FEV/2015, da DCTIM (processo administrativo de Perdimento e do Diário Oficial da União, pelo Of. nº 021-96/2015 de Comando – Embarcações: RECIFE / ANGRA STAR / LOGIN RIO /JARI).

_____. Marinha do Brasil. Mensagem R-301423Z/MAR/2016. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 30 mar. 2016. Assunto: Consulta Técnica – NORMAM-08/DPC.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem R-301802Z/MAR/2016. Rio de Janeiro, RJ: Diretoria de Portos e Costas, 30 mar. 2016. Assunto: Consulta Técnica – NORMAM-08/DPC.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem R-192208/JUN/2016. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 19 jun. 2016. Assunto: AVRADIO – P3 – REBOQUE “CASCOS DOS EX NAVIOS RECIFE STAR E JARI STAR”.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem R-152021Z/JUL/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha Oceânico APA, 15 jul. 2016. Assunto: SITREP 01 – Acompanhamento EX NM RECIFE STAR.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem O-191402Z/JUL/2016. Rio de Janeiro, RJ: Rebocador de Alto Mar Almirante GUILLOBEL, 19 jul. 2016. Assunto: SITREP 04 – Acompanhamento EX NM RECIFE STAR.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem P-201305Z/JUL/2016. Rio de Janeiro, RJ: Rebocador de Alto Mar Almirante GUILLOBEL, 20 jul. 2016. Assunto: SITREP 06 – Acompanhamento EX NM RECIFE STAR PTC seguinte sitrep BIPT.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem O-211310Z/JUL/2016. Rio de Janeiro, RJ: Rebocador de Alto Mar Almirante GUILLOBEL, 21 jul. 2016. Assunto: SITREP 09 – Acompanhamento EX NM RECIFE STAR.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem P-212100Z/JUL/2016. Rio de Janeiro, RJ: Rebocador de Alto Mar TRIDENTE, 21 jul. 2016. Assunto: SITREP n: 03 – Acompanhamento EX NM RECIFE STAR.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem O-211640Z/JUL/2016. Rio de Janeiro, RJ: Rebocador de Alto Mar Almirante GUILLOBEL, 21 jul. 2016. Assunto: SITREP 10 – Acompanhamento EX NM RECIFE STAR.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem P-221302Z/JUL/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha GURUPÁ, 22 jul. 2016. Assunto: 20.2 – Acompanhamento EX NM RECIFE STAR SITREP 02.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem R-231302Z/JUL/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha GURUPÁ, 23 jul. 2016. Assunto: Acompanhamento EX NM RECIFE STAR SITREP 03.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem P-242102Z/JUL/2016. Rio de Janeiro, RJ: Rebocador de Alto Mar TRIDENTE, 24 jul. 2016. Assunto: SITREP nº 09 - Acompanhamento EX NM RECIFE STAR.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem O-311920Z/JUL/2016. Rio de Janeiro, RJ: Rebocador de Alto Mar Almirante GUILLOBEL, 31 jul. 2016. Assunto: SITREP 27.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem O-030945Z/AGO/2016. Rio de Janeiro, RJ: Rebocador de Alto Mar Almirante GUILLOBEL, 3 ago. 2016. Assunto: SITREP 30 Acompanhamento EX NM RECIFE STAR e EX NM JARI.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem O-101303Z/AGO/2016. Rio de Janeiro, RJ: Rebocador de Alto Mar Almirante GUILLOBEL, 10 ago. 2016. Assunto: SITREP 34 Acompanhamento EX-NM RECIFE STAR e EX-NM JARI.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem O-121255Z/AGO/2016. Rio de Janeiro, RJ: Rebocador de Alto Mar Almirante GUILLOBEL, 12 ago. 2016. Assunto: SITREP 35 Acompanhamento EX NM JARI.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem O-121439Z/AGO/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha Oceânico AMAZONAS, 12 ago. 2016. Assunto: SITREP 36 - Acompanhamento Ex-N/M JARI STAR.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem O-121717Z/AGO/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha Oceânico AMAZONAS, 12 ago. 2016. Assunto: SITREP 37 - Acompanhamento EX-N/M JARI STAR.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem O-122112Z/AGO/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha Oceânico AMAZONAS, 12 ago. 2016. Assunto: SITREP 38 - Acompanhamento EX-N/M JARI STAR.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem O-140402Z/AGO/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha Oceânico AMAZONAS, 14 ago. 2016. Assunto: SITREP 41 - Acompanhamento EX-N/M JARI STAR.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem O-140822Z/AGO/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha Oceânico AMAZONAS, 14 ago. 2016. Assunto: SITREP 42 - Acompanhamento EX-N/M JARI STAR.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem O-141542Z/AGO/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha Oceânico AMAZONAS, 14 ago. 2016. Assunto: SITREP 43 - Acompanhamento EX-N/M JARI STAR.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem O-142152Z/AGO/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha Oceânico AMAZONAS, 14 ago. 2016. Assunto: SITREP 45 - Acompanhamento EX-N/M JARI STAR.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem O-150052Z/AGO/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha Oceânico AMAZONAS, 15 ago. 2016. Assunto: SITREP 47 - Acompanhamento EX-N/M JARI STAR.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem P-261306Z/AGO/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha Oceânico APA, 26 ago. 2016. Assunto: SITREP 05 - Acompanhamento EX-NM JARI.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem P-262205Z/AGO/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha Oceânico MACAÉ, 26 ago. 2016. Assunto: SITREP 01 - Acompanhamento EX-NM JARI.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem P-292105Z/AGO/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha Oceânico APA, 29 ago. 2016. Assunto: SITREP 07 - Acompanhamento EX-NM JARI – IMF.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem P-301301Z/AGO/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha Oceânico APA, 30 ago. 2016. Assunto: 20.2 -SITREP 69 - Acompanhamento EX-NM JARI STAR – HWB.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem P-012305Z/SET/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha Oceânico APA, 1 set. 2016. Assunto: SITREP 11 – Acompanhamento EX-NM JARI.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem P-020805Z/SET/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha Oceânico APA, 2 set. 2016. Assunto: SITREP 01 – Acompanhamento do trem de reboque (HMS MAERSK LANCER, AHTS AMAZON CHIEFTAIN E EX-NM JARI STAR).

_____. Marinha do Brasil. Mensagem P-022005Z/SET/2016. Rio de Janeiro, RJ: Navio Patrulha Oceânico APA, 2 set. 2016. Assunto: SITREP 02 – Acompanhamento do trem de reboque (HMS MAERSK LANCER, AHTS AMAZON CHIEFTAIN E EX-NM JARI STAR).

_____. Marinha do Brasil. Mensagem P-030842Z/SET/2016. Rio de Janeiro, RJ: Rebocador de Alto Mar TRIDENTE, 3 set. 2016. Assunto: SITREP 01 – Acompanhamento EX-NM JARI STAR.

_____. Marinha do Brasil. Mensagem R-191650Z/OUT/2021. São Paulo, SP: Comando do 8º Distrito Naval, 19 out. 2021. Assunto: Situação do NM SRAKANE – ATUALIZAÇÃO.

_____. Marinha do Brasil. Nota Técnica nº 15/2016. Rio de Janeiro, RJ: Diretoria de Portos e Costas, 2 set. 2016. Assunto: Análise da situação dos cascos da ex-embarcação “JARI STAR”, que se encontra em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) com diversas avarias e que oferece iminente risco à segurança da navegação e ao meio ambiente, e do Rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, que se encontra com restrições na propulsão, devido a falhas no resfriamento dos motores, na geração de energia e na capacidade de reboque.

_____. Marinha do Brasil. Notificação. Espírito Santo, ES: Capitania dos Portos do Espírito Santo, 13 jul. 2016. Assunto: Notificação.

_____. Marinha do Brasil. Notificação. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 13 jul. 2016. Assunto: Notificação – Embarcação “RECIFE STAR”.

_____. Marinha do Brasil. Notificação. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 27 jul. 2016. Assunto: NOTIFICAÇÃO - Reboque dos cascos “RECIFE STAR” e “JARI STAR”.

_____. Marinha do Brasil. Notificação. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 31 jul. 2016. Assunto: NOTIFICAÇÃO - Embarcação “RECIFE STAR”.

_____. Marinha do Brasil. Notificação. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 31 jul. 2016. Assunto: NOTIFICAÇÃO - Embarcação “JARI STAR”.

_____. Marinha do Brasil. Notificação. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 2 ago. 2016. Assunto: NOTIFICAÇÃO - Embarcação “RECIFE STAR”.

_____. Marinha do Brasil. Notificação. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 10 ago. 2016. Assunto: NOTIFICAÇÃO - Embarcação “JARI STAR”.

_____. Marinha do Brasil. Notificação. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 12 ago. 2016. Assunto: NOTIFICAÇÃO - Embarcação “JARI STAR” e “AMAZON CHIEFTAIN”.

_____. Marinha do Brasil. Notificação (Reiteração). Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 12 ago. 2016. Assunto: NOTIFICAÇÃO - Embarcação “JARI STAR” e “AMAZON CHIEFTAIN”.

_____. Marinha do Brasil. Notificação. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 25 ago. 2016. Assunto: NOTIFICAÇÃO - Embarcação “AMAZON CHIEFTAIN” e “JARI STAR”.

_____. Marinha do Brasil. Notificação. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 29 ago. 2016. Assunto: NOTIFICAÇÃO - Embarcação “JARI STAR” e “AMAZON CHIEFTAIN”.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 1128/CPRJ-MB. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 27 ago. 2014. Assunto: Navios da Empresa Frota Oceânica e Amazônica.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 1129/CPRJ-MB. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 27 ago. 2014. Assunto: Navios da Empresa Frota Oceânica e Amazônica.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 02.1-05/Com1ºDN-MB. Rio de Janeiro, RJ: Comando do 1º Distrito Naval, 6 jan. 2015. Assunto: Situação das embarcações fundeadas com sinal de abandono no interior da Baía de Guanabara/RJ.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 41/CPRJ-MB. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos

do Rio de Janeiro, 14 jan. 2015. Assunto: Ciência e apresentação de defesa prévia do Relatório do Processo Administrativo de Perdimento da embarcação RECIFE STAR.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 42/CPRJ-MB. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 14 jan. 2015. Assunto: Ciência e apresentação de defesa prévia do Relatório do Processo Administrativo de Perdimento da embarcação JARI STAR.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 303/CPRJ-MB. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 19 fev. 2015. Assunto: Ciência e apresentação de recurso da decisão final do Processo Administrativo de Perdimento da embarcação RECIFE STAR.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 306/CPRJ-MB. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 19 fev. 2015. Assunto: Ciência e apresentação de recurso da decisão final do Processo Administrativo de Perdimento da embarcação JARI STAR.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 412/CPRJ-MB. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 10 mar. 2015. Assunto: Ciência da decisão de recurso em última instância do Processo Administrativo de Perdimento da embarcação RECIFE STAR.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 413/CPRJ-MB. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 10 mar. 2015. Assunto: Ciência da decisão de recurso em última instância do Processo Administrativo de Perdimento da embarcação JARI STAR.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 417/CPRJ. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 10 mar. 2015. Assunto: Recurso em última instância do Processo Administrativo de Perdimento da embarcação RECIFE STAR.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 418/CPRJ-MB. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 10 mar. 2015. Assunto: Recurso em última instância do Processo Administrativo de Perdimento da embarcação JARI STAR.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 518/CPRJ-MB. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 24 mar. 2015. Assunto: Ciência da decisão de recurso em última instância do Processo Administrativo de Perdimento da embarcação JARI STAR.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 519/CPRJ-MB. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 24 mar. 2015. Assunto: Ciência da decisão de recurso em última instância do Processo Administrativo de Perdimento da embarcação RECIFE STAR.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 02.1-90/Com1ºDN-MB. Rio de Janeiro, RJ: Comando do 1º Distrito Naval, 9 abr. 2015. Assunto: Declaração de Perdimento de Embarcações.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 616/CPRJ. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 14 abr. 2015. Assunto: Processo de Perdimento dos navios da Frota Oceânica e Amazônica S.A.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 02.1-96/Com1ºDN-MB. Rio de Janeiro, RJ: Comando do 1º Distrito Naval, 14 abr. 2015. Assunto: Processo de Perdimento e Leilão de Embarcações em favor da União.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 1691/CPRJ-MB. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 18 out. 2016. Assunto: PROCESSO Nº 0095021-72.2016.4.02.5101.

_____. Marinha do Brasil. Ofício nº 614/CPRJ. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 6 mai. 2019. Assunto: Diligência do Processo nº 32.540/2018.

_____. Marinha do Brasil. Portaria nº 130/CPRJ. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 21 nov. 2014.

_____. Marinha do Brasil. Portaria nº 131/CPRJ. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 21 nov. 2014.

_____. Marinha do Brasil. Portaria nº 142/CPRJ. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 15 dez. 2014.

_____. Marinha do Brasil. Portaria nº 143/CPRJ. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 15 dez. 2014.

_____. Marinha do Brasil. Portaria nº 51/CPRJ. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 26 mar. 2015.

_____. Marinha do Brasil. Portaria nº 52/CPRJ. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 26 mar. 2015.

_____. Marinha do Brasil. Portaria nº 113/CPRJ. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 14 jul. 2016. Assunto: Delega competência para instaurar e instituir Inquérito Administrativo de Acidente da Navegação e designa o Escrivão e Peritos.

_____. Marinha do Brasil. Portaria nº 185/CPRJ. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 21 out. 2016.

_____. Marinha do Brasil. Relatório de Perícia (Inspection Report). Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 6 set. 2016.

_____. Marinha do Brasil. Termo de Fiel Depositário nº 04104/2014. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 11 set. 2014.

_____. Marinha do Brasil. Termo de Fiel Depositário nº 04105/2014. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 11 set. 2014.

_____. Marinha do Brasil. Termo de Fiel Depositário nº 00564/2016. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, 14 set. 2016.

EMPRESA GERENCIAL DE PROJETOS NAVAIS. Proposta Técnica e Comercial nº EGPN-11207/2015. Rio de Janeiro, RJ: EMGEPRON, 7 mai. 2015. Assunto: Gerenciamento do processo de alienação dos seguintes navios: - RECIFE STAR; - ANGRA STAR; - LOGIN RIO; e - JARI STAR.

_____. Edital de Licitação nº EGPN 034/2015. Rio de Janeiro, RJ: EMGEPRON, 15 out. 2015. Disponível em: https://www1.emgepron.mar.mil.br/licitacao/arquivos/034_2015.pdf. Acesso em: 10 nov. 2021.

_____. Edital de Licitação nº EGPN 052/2015. Rio de Janeiro, RJ: EMGEPRON, 16 nov. 2015. Disponível em: https://www1.emgepron.mar.mil.br/licitacao/arquivos/052_2015.pdf. Acesso em: 10 nov. 2021.

_____. Edital de Licitação nº EGPN 014/2016. Rio de Janeiro, RJ: EMGEPRON, 28 abr. 2016. Disponível em: https://www1.emgepron.mar.mil.br/licitacao/arquivos/014_2016.pdf. Acesso em: 10 nov. 2021.

_____. Edital de Licitação nº EGPN 030/2016. Rio de Janeiro, RJ: EMGEPRON, 30 abr. 2016. Disponível em: https://www1.emgepron.mar.mil.br/licitacao/arquivos/030_2016.pdf. Acesso em: 10 nov. 2021.

_____. Edital de Licitação nº EGPN 049/2018. Rio de Janeiro, RJ: EMGEPRON, 11 dez. 2018. Disponível em: https://www1.emgepron.mar.mil.br/licitacao/licitacoes_editais.php. Acesso em: 10 nov. 2021.

_____. Mensagem R-161642/DEZ/2015. Rio de Janeiro, RJ: EMGEPRON, 16 dez. 2015. Assunto: Leilão de navios.

_____. Mensagem R-211905/JAN/2016. Rio de Janeiro, RJ: EMGEPRON, 21 jan. 2016. Assunto: 21 – Transferência de Posse das embarcações.

_____. TRIBUNAL MARÍTIMO. Ofício nº 111-125. Rio de Janeiro, RJ: Tribunal Marítimo, 25 abr. 2019. Assunto: Diligência.

_____. TRIBUNAL MARÍTIMO. Ofício nº 111-644. Rio de Janeiro, RJ: Tribunal Marítimo, 5 dez. 2019. Assunto: Medida Preventiva e de Segurança.

KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LIMITADA. Carta de 22 de setembro de 2016. Rio de Janeiro, 22 set. 2016.

KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LIMITADA. Ofício KS8067/2016, RJ: Rio de Janeiro, 31 mai. 2016. Assunto: AUTORIZAÇÃO DE PERMANÊNCIA EM AJB – AMAZON CHIEFTAIN.

KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LIMITADA. Ofício KS-C003/2016, RJ: Rio de Janeiro, 13 jul. 2016. Assunto: EMERGÊNCIA / ROMPIMENTO DO CABO DE REBOQUE DP CASCO “RECIFE STAR”.

KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LIMITADA. Ofício KS-C005/2016, RJ: Rio de Janeiro, 29 jul. 2016. Assunto: AMAZON CHIEFTAIN, JARI STAR E RECIFE STAR – CARTAS ENVIADAS DA AFRICAN GULF & JEDANA SHIPPING.

RIO DE JANEIRO (Estado). Instituto Estadual do Ambiente. Relatório de Atividades Inea 2016. Rio de Janeiro, RJ. Disponível em: http://www.inea.rj.gov.br/wp-content/uploads/2021/05/relat%C3%B3rio_de_atividades_inea.2016.pdf. Acesso em: 11 Ago. 2021.

Jornais e Revistas

ÍNDIO, Cristina. Comitê Rio 2016 garante que competições de vela ocorrerão na Baía de Guanabara. Agência Brasil. Rio de Janeiro. 05 de ago. de 2014. Seção: Geral. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2014-08/comite-rio-2016-garante-que-competicoes-de-vela-ocorrerao-na-baia-de-guanabara>. Acesso em: 11 de Ago. De 2021.

LIMA, Daniela. Baía de Guanabara se transforma em cemitério de navios. O DIA. Rio de Janeiro, 17 de mai. de 2014. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2014-05-18/baia-de-guanabara-se-transforma-em-cemiterio-de-navios.html>. Acesso em: 11 de Ago. de 2021.

VAZ, Dâmares. SP: Tripulação abandonada em navio no Porto de Santos é repatriada, após intervenção da Inspeção do Trabalho. Site da SINAIT - SINDICATO NACIONAL DOS AUDITORES FISCAIS DO TRABALHO. Disponível em: <https://www.sinait.org.br/site/noticia-view?id=19248%2Fsp+tripulacao+abandonada+em+navio+no+porto+de+santos+e+repatriada%2C+em+caso+com+intervencao+da+inspecao+do+trabalho>. Acesso em 11 Nov. 2021.

APÊNDICES

APÊNDICE I – CRONOLOGIA DOS PRINCIPAIS EVENTOS

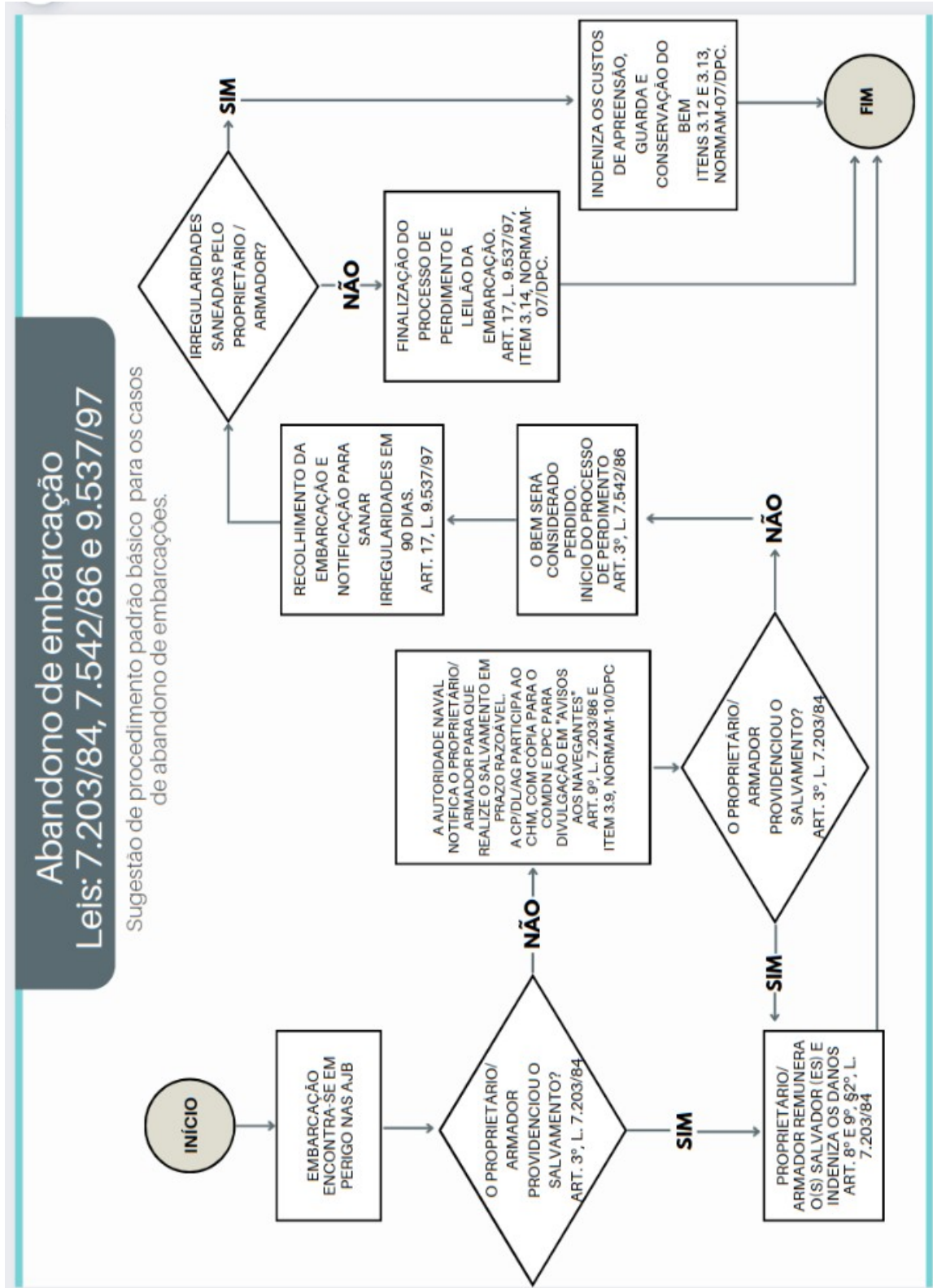
CRONOLOGIA		
DATA	EVENTO	DOCUMENTO
27 de agosto de 2014	Notificação ao Presidente da empresa FROTA OCEÂNICA E AMAZÔNICA S.A., o Sr. José Carlos Fragoso Pires, para comparecer, respectivamente, à inspeção nos navios “JARI STAR” e “RECIFE STAR” (Ex-Frota Macau), pela CPRJ.	- Ofício nº 1128/CPRJ-MB, de 27 de agosto de 2014. - Ofício nº 1129/CPRJ-MB, de 27 de agosto de 2014
11 de setembro de 2014	Lavratura de Auto de Apreensão, com prazo de 90 dias para saneamento das irregularidades encontradas, respectivamente, nos navios “JARI STAR” e “RECIFE STAR”, pela CPRJ.	- Auto de Apreensão nº 04053/2014, da CPRJ, de 11 de setembro de 2014. - Auto de Apreensão nº 04054/2014, da CPRJ, de 11 de setembro de 2014.
15 de dezembro de 2014	Publicação da Portaria de instauração de processo de perdimento, respectivamente, dos ex-navios “JARI STAR” e “RECIFE STAR”, pela CPRJ.	- Portaria nº 142/CPRJ, de 15 de dezembro de 2014. - Portaria nº 143/CPRJ, de 15 de dezembro de 2014.
26 de março de 2015	Final do processo de perdimento e declaração de perdimento e leilão, respectivamente, dos navios “JARI STAR” e “RECIFE STAR”, pela CPRJ.	- Portaria nº 51/CPRJ, de 26 de março de 2015. - Portaria nº 52/CPRJ, de 26 de março de 2015.
09 de dezembro de 2015	Comunicado da EMGEPRON sobre a realização do leilão e arrematação dos Navios “JARI STAR” e “RECIFE STAR”, pela empresa AFRICAN GULF INTERNACIONAL LTD.	- Mensagem R-161642Z/DEZ/2015, da EMGEPRON ao Com1ºDN.
13 de junho de 2016	A CPRJ encaminha pedido da empresa AFRICAN GULF INTERNATIONAL LTD., para a permanência do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” em AJB, ao departamento do Tráfego Aquaviário da DPC.	- Fax nº 110, de 13 de junho de 2016, da CPRJ à DPC.

15 de junho de 2016	Concessão da autorização de permanência do rebocador "AMAZON CHIEFTAIN" entre os dias 15 de junho a 15 de julho de 2016, pela DPC.	- Fax nº 212-79, de 15 de junho de 2016, da DPC à CPRJ.
16 de junho de 2016	Primeira reunião sobre a execução da faina de reboque dos Navios JARI STAR e RECIFE STAR, pelo "AMAZON CHIEFTAIN"	- Ata da reunião realizada no dia 16 de junho de 2016. Assunto: Procedimentos para saída dos navios JARI STAR e RECIFE STAR e teste de máquinas do navio AMAZON CHIEFTAIN.
18 de junho de 2016	Apresentação do plano de reboque dos ex-navios apresentado, pela KADMOS agência Marítima e AWS ENGENHARIA, à CPRJ, no dia 18 de junho de 2016.	- AWS ENGENHARIA, CONSULTORIA, INSPEÇÃO E CERTIFICAÇÃO LTDA. Plano de operação, contingência e emergência para o reboque do casco "EX-RECIFE STAR" e "EX-JARI STAR", apresentada no dia 18 de junho de 2016.
20 de junho de 2016	Início da faina de reboque	
11 de julho de 2016	A empresa SEASTAR CONSULTORIA LTDA, que presta assessoria para os clubes de seguradoras internacionais de proteção e indenização (<i>P&I Club</i>) no Brasil, contata a CPES solicitando informações acerca de um suposto pedido de autorização para entrada do comboio formado pelo Rebocador "AMAZON CHIEFTAIN", juntamente com os cascos das embarcações "RECIFE STAR" e "JARI STAR" O COMCONTRAM passa a monitorar o comboio.	
12 de julho de 2016	Primeira reunião entre os representantes da empresa arrematante e a KADMOS	- Ata de Reunião. Rio de Janeiro, RJ: Capitania dos

	agência marítima com a CPRJ.	Portos do Rio de Janeiro. 12 jul. 2016. Assunto: Reboque dos cascos “Jari Star” e “Recife Star”.
13 de julho de 2016	Rompimento do cabo de reboque do RECIFE STAR , na divisa dos Estados do RJ/ES, fora do mar territorial. Notificação para o salvamento do “RECIFE STAR” pela CPES.	- Notificação do dia 13 de julho de 2016. CPES
14 de julho de 2016	Instauração de IAFN pela CPRJ, com o fim de apurar o rompimento do cabo de reboque do “RECIFE STAR”.	- Portaria nº 113/CPRJ, de 14 de julho de 2016.
15 de julho de 2016	Início das ações do SALVAMAR SUESTE	- Mensagem P-152021Z/JUL/2016, do Navio Patrulha Oceânico APA ao SALVAMAR SUESTE.
15 de julho de 2016	Propositura de ação judicial, pela AGU, em face das empresas AFRICAN GULF INTERNATIONAL LTD., KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA. e a SEASTAR CONSULTORIA LTDA.	
31 de julho de 2016	Afundamento do ex-navio “RECIFE STAR” . A cerca de 15 MN do Porto do Açú – RJ. Declaração expressa de abandono do casco pela arrematante AFRICAN GULF INTERNATIONAL LIMITED.	- Carta de 31 de julho de 2016, da AFRICAN GULF INTERNATIONAL LTD.
25 de agosto de 2016	Perda do ferro (âncora) de bombordo (esquerda) do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN” , que mantinha o “JARI STAR” fundeado de forma estável e notificação da CPRJ para a realização do salvamento do rebocador e do casco.	- Notificação da CPRJ, do dia 25 de agosto de 2016. Assunto: Notificação - Embarcação “AMAZON CHIEFTAIN” e “JARI STAR”,
02 de setembro de 2016	Elaboração da Nota Técnica nº 15/2016, pela DPC ao Com1ºDN, concluindo pela possibilidade do afundamento do ex-navio “JARI STAR” , em local seguro, após a isóbata de 100 metros, posto que o casco já possuía furos no costado, próximo a linha d’água.	- Nota Técnica nº 15/2016, de 2 de setembro de 2016, da DPC.
04 de setembro de 2016	Afundamento do “JARI STAR” pela Marinha do Brasil	

06 de setembro de 2016	<i>Port State Control</i> , pela CPRJ, no rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”, onde foram constatadas irregularidades.	- Relatório de Perícia de 6 de setembro de 2016, da CPRJ.
22 de setembro de 2016	Abandono expresso do rebocador “AMAZON CHIEFTAIN”.	- Carta de 22 de setembro de 2016, da Kadmos agência marítima limitada.

APÊNDICE II – FLUXOGRAMA PROCEDIMENTAL



ANEXOS

ANEXO I - FIGURAS

FIGURA 1 – Navio “ANGRA STAR” adernado na Baía de Guanabara

Fonte: Daniel Ramalho/Terra, 2013



FIGURA 2 - Navio "JARI STAR"

Fonte: Celso Marino/MarineTraffic.com



FIGURA 3 – Navio “RECIFE STAR”, antigo “LOG-IN MACAU”

Fonte: Edson de Lima Lucas/Shipspotting.com

15 – SINGRADURA PARA SAÍDA DO PORTO

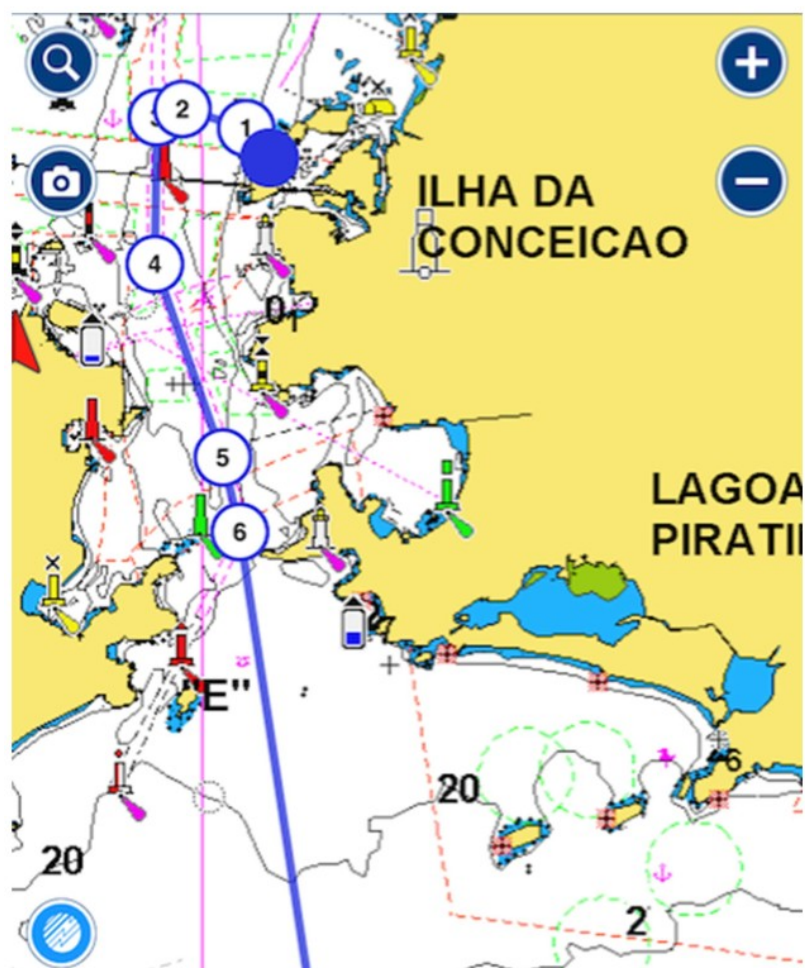


FIGURA 4 – Itinerário da BNRJ (1) até a Boca da Barra (6) com fundeio nas proximidades de Boa Viagem (4), Niterói-RJ.

Fonte: Plano de Reboque elaborado pela AWS Service

16 – LOCAL DE CHEGADA



FIGURA 5 – Itinerário de chegada, do Oceano Índico à Alang, Índia

Fonte: Plano de Reboque elaborado pela AWS Service

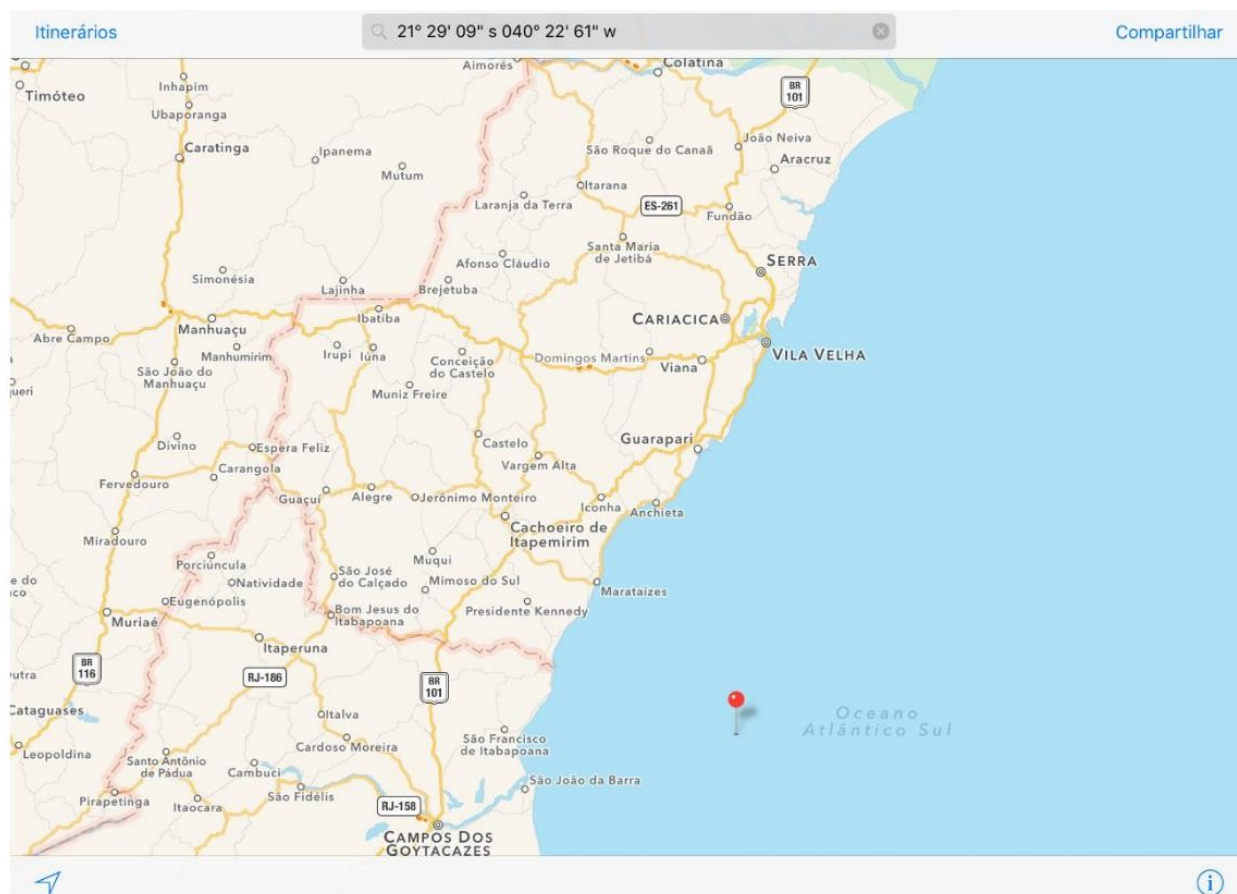


FIGURA 6 – Localização do comboio nos dias 11 e 12/07/2016

Fonte: Processo nº 0095021-72.2016.4.02.5101 - 20ª Vara Federal da Seção Judiciária do Rio de Janeiro

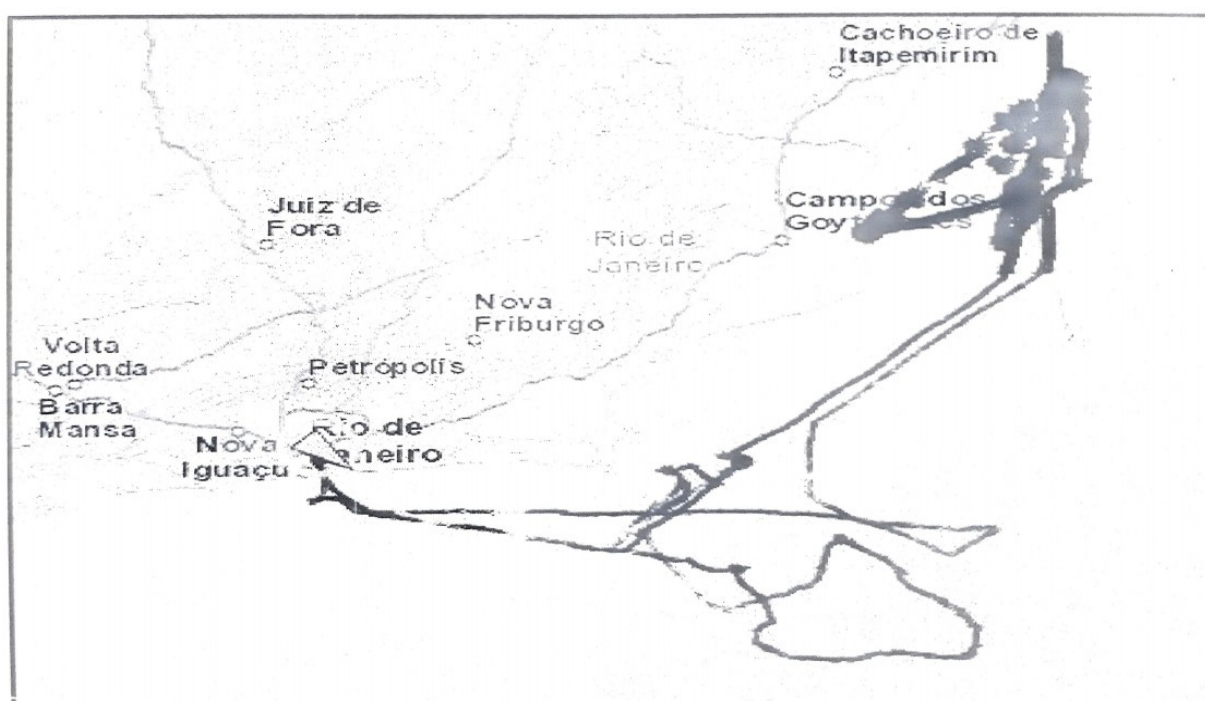


FIGURA 7 – Itinerário do comboio dos dias 20 de junho a 05 de setembro de 2016.

Fonte: ComConTraM/MB

ANEXO II – SENTENÇA DO JUÍZO DA 20ª VARA FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO RIO DE JANEIRO



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

20ª VARA FEDERAL

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, 12 de janeiro de 2017
SIMONE ZONATTO MONTEIRO
Diretora de secretaria

Processo nº 0095021-72.2016.4.02.5101 (2016.51.01.095021-1)

SENTENÇA¹

I - RELATÓRIO

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 provimento jurisdicional para seja determinado aos réus que promovam o salvamento de casco de navio à deriva, em razão da possibilidade de danos ao ambiente marinho ou vidas humanas. Pede a autora, subsidiariamente, que seja “*deferido à Marinha do Brasil promover o afundamento do casco à deriva, observando às cautelas de estilo*”, às expensas dos réus.

Afirmou-se, na inicial, que seria necessária a concessão de tutela de urgência para que fosse imediatamente determinada a retirada do navio, que se encontrava à deriva, pois as rés estariam se negando a tomar tal providência.

Com a inicial vieram os documentos de fls. 14/37.

Decisão, às fls. 40/52, deferindo a tutela de urgência requerida, sendo determinado às rés que providenciassem o salvamento do casco do navio no prazo máximo de 48 horas, alocando rebocadores e demais equipamentos necessários para tal providência, sob pena de pagamento de multa diária.

¹ Tipo A (Resolução n. 535/2006, CJF)



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

Despacho, à fl. 137, determinando a intimação da União para providenciar publicação de edital, na forma do artigo 9º, §2º, da Lei 7542/86, o que foi cumprido (fls. 150/151).

Intimada a União para informar quanto ao cumprimento da tutela (fl. 153), manifestou-se a autora, às fls. 158/171, para aditar a inicial convolvando a tutela requerida em caráter antecedente em ação pelo rito comum, além de requerer outras providências de urgência e a ampliação objetiva e subjetiva da lide. Sustentou que a proprietária dos cascos e responsável pela contratação do rebocador não foi intimada pessoalmente, não tendo surtido efeito prático a intimação dos demais indicados por edital, e que até o momento a única medida adotada foi o envio de outro rebocador, o "CREST CRYSTAL", para "segurar" o casco do Recife Star, medida adotada pela Agência KADMO, segunda ré. Afirmou, ainda, que a primeira ré estaria analisando a possibilidade de adquirir um rebocador no Brasil para prosseguir com o Plano de Reboque em direção à Índia, havendo perspectiva de que os cascos sejam rebocados em trinta dias, não sendo possível o reboque imediato em razão da necessidade de reparos. Relatou a UNIÃO que apesar de ter sido alocado um rebocador para apoio, as rés deixaram de cumprir a decisão, e que no dia 31 de julho de 2016 o casco RECIFE STAR emborcou, após o cabo de reboque ter se rompido, vindo a afundar em alguns minutos, tendo a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro notificado a 1ª ré, por seu agente, para adotar providências e garantir a segurança da navegação, determinando que fosse mantido um rebocador para guardar a posição do afundamento até a instalação do sinal de aviso. Requereu, enfim, a concessão de medida que determine à primeira ré que instale "sinal de perigo à navegação" e que as rés, solidariamente, efetuassem a remoção do casco soçobrado, na forma determinada pela autoridade marítima.

Decisão, às fls. 198/203, deferindo a tutela de urgência, nos termos pretendidos, e determinando à primeira ré, AFRICAN GULF INTERNACIONAL LTDA, que instalasse o sinal de perigo à navegação, além de impor a todas as rés, solidariamente, a obrigação de remoção do casco soçobrado.

A ré **AFRICAN GULF INTERNATIONAL**, após intimada para cumprimento de tal tutela, peticionou, no dia 4 de agosto (fls. 208/211), requerendo a reconsideração da decisão diante da impossibilidade de cumprimento da providência no prazo de 48 horas, por se tratar de um



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

prazo exíguo para a realização de providência complexa. Afirma a atividade de remoção é extremamente complexa, ante os riscos e perigos envolvidos, exigindo planejamento cuidadoso e preparação do casco para o içamento. Alega que está envidando esforços para encontrar um rebocador adequado, mas que não há como qualquer rebocador ser localizado e deslocado para o local dentro do prazo, em razão da longa distância e da baixa velocidade da embarcação.

Na mesma data, peticionou a **SEASTAR CONSULTORIA TÉCNICA E REPRESENTAÇÕES LTDA**, suscitando apenas sua ilegitimidade passiva, alegando que nada tem a ver com os casos dos ex-navios "RECIFE STAR", "RECIFE JARI", nem com o rebocador "AMAZON CHIFTAIN" ou qualquer outro. Afirma, ainda, que não participou de negociações ou arranjos para reboque do casco (fls. 218/221). Aduz que não é dona dos cascos rebocados, não é armadora do rebocador, não participou dos arranjos para o reboque, não conhece o proprietário do navio, não está atuando como correspondente de Clube de P&I da referida embarcação, não sendo, portanto, correta sua inclusão no polo passivo do processo.

A ré **KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA** também afirmou não possuir legitimidade para figurar no polo passivo, por não ter ligação com o contrato de reboque dos cascos dos navios, apenas tendo aceitado a tarefa de atuar "como simples agente marítimo e de colaborar com as Autoridades navais locais". Disse que não seria dona dos cascos, não seria armadora do rebocador, não contratou os serviços de reboque e não deu origem, direta ou indiretamente, ao incidente relatado nos autos (fls. 228/232). Alegou, ainda, que sempre que atuou, o fez por conta, ordem e instrução do armador do rebocador e dono dos cascos. Afirmou que apenas aceitou atuar como simples agente marítimo e de colaborar com as atividades locais, fato que não autoriza sua inclusão como réu numa ação que não lhe diz respeito e por um incidente que foge ao alcance de suas atividades. Afirmou que o comboio já havia zarpado do Rio de Janeiro, com passe de saída regularmente concedido pela Capitania dos Portos, ocasião em que suas atividades de agenciamento cessaram e que não é proprietária ou armadora dos bens envolvidos, que não participou da contratação do rebocador e que não possui conhecimento técnico para promover a remoção do casco soçobrado, nem legitimidade ou permissão da autoridade naval para interferir neste incidente.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

Manifestação do MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, à fl. 243, informando que remeteu cópias dos autos para a Procuradoria da República no Município de Campos dos Goytacazes, para apurar as “*estranhas circunstâncias do afundamento do navio RECIFE STAR*”.

Manifestação da União, às fls. 271/281, relatando que a situação ainda não tinha sido resolvida, a despeito das reuniões já feitas e das decisões proferidas. Requereu a realização de “audiência emergencial”, na tentativa de resolver a situação, além da inclusão de mais cinco pessoas jurídicas, todas com domicílio fora do território nacional.

Decisão, às fls. 305/309, mantendo a decisão anterior, quanto à tutela de urgência, e considerando citadas as rés **AFRICAN GULF INTERNATIONAL, SEASTAR CONSULTORIA TÉCNICA E REPRESENTAÇÕES LTDA e KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.**, nos termos do artigo 239, §1º, do CPC.

Petição da União, às fls. 317/319, pedindo a “reafirmação da tutela de urgência, com nova intimação dos réus”, para que seja determinada a remoção do casco soçobrado e a retirada do outro casco que se encontra preso ao rebocador da avariado, dando cumprimento ao plano de reboque e salvamento aprovado pela Capitania dos Portos. Alegou que teria havido um agravamento da situação nas últimas horas em razão da perda de um ferro pelo rebocador Amazon Chieftain, o que traria possibilidade concreta de que tanto o rebocador como o casco fiquem à deriva no caso de falha ou perda do único ferro restante do rebocador.

Decisão, às fls. 322/323, mantendo o teor da decisão anterior, que concedeu a tutela de urgência.

Contestação de KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA, às fls. 336/372, suscitando preliminar de ilegitimidade passiva, por ser apenas agente marítimo, no exercício de atribuições próprias. Pede, quanto ao mérito, a total improcedência do pedido, por não ter praticado nenhum ato passível de responsabilização.

Contestação de SEASTAR CONSULTORIA TÉCNICA E REPRESENTAÇÕES LTDA, às fls. 373/384, com os mesmos argumentos trazidos por KADMOS LTDA e já explanados em petição anterior, quanto à ausência de responsabilidade.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

Contestação de AFRICAN GULF INTERNACIONAL LIMITED, às fls. 385/391, pugnando pela improcedência do pedido ao alegar que “todos os arranjos foram aprovados pelas autoridades brasileiras envolvidas”, que “todos os incidentes foram causados por fortuna do mar (caso fortuito)” e que a Contestante “não poupou esforços para arranjar uma solução adequada para os problemas de continuação do reboque”. Ressaltou, ainda, que o JARI STAR foi afundando pela Marinha em alto mar e o AMAZON CHIEFTAIN foi rebocado para o Rio de Janeiro (mais precisamente, Niterói). Ademais, afirma que o RECIFE STAR é agora “bem incorporado ao domínio da União”.

Réplica às fls. 394/413, sustentando a UNIÃO que todos os envolvidos “respondem solidariamente por todos os danos causados” a terceiros, à segurança da navegação, ao meio ambiente e à própria autoridade naval, “até mesmo quando tais danos tenham sido causados por esta, em razão da omissão dos responsáveis legais, conforme previsto na Lei 7542/86”. Sustenta que o fato de a UNIÃO ter afundado um dos cascos, e ter promovido o salvamento do AMAZON, não implica em perda do objeto desta ação, pois a ré deve ser condenada “exatamente conforme requerido pela autora, ressarcindo todas as despesas efetuadas pela União, com o sinistro em questão, não podendo ser excludente de responsabilidade a alegação de que se esforçou ao máximo para resolver a questão”. A ré reitera o pedido de condenação dos réus a ressarcir o valor de R\$ 5.140.665,56 (cinco milhões, cento e quarenta mil, seiscentos e sessenta e cinco reais e cinquenta e seis centavos), “referente às despesas realizadas pela Marinha do Brasil com o emprego dos meios para prestar assistência inicialmente ao comboio, salvamento do rebocador Amazon Chieftain, e garantir a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e evitar o risco de poluição hídrica”.

Ofício do MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, às fls. 418/421, informando a decisão de arquivamento do procedimento relacionado com o afundamento do navio, em razão da inexistência de danos ambientais que pudessem configurar conduta delituosa, e requerendo a remessa de cópia da sentença dos presentes autos.

É o relato necessário. Passo a decidir.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

II - FUNDAMENTAÇÃO

O pedido formulado pela União consiste na condenação dos réus, de forma solidária, a efetuar a remoção do casco soçobrado, “no prazo e na forma determinada pela Autoridade Marítima” e a pagar danos materiais consistentes nas despesas realizadas com a remoção, além de reparar “todo e qualquer dano ao meio ambiente” que ocorra durante a permanência das embarcações no mar.

Alegou, na inicial, 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.

Afirmou 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.

Sustentou 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 da propositura da ação nenhuma providência havia sido tomada. Narrou, 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.

Aduziu que a proximidade do casco à deriva, sem tripulação, sem máquinas e solto do rebocador, representaria grande risco e



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

requereu providências imediatas, sob pena de ocorrência acidente com graves consequências para vidas humanas, plataformas, navios e poluições ambiental de grandes proporções.

Pediu, então, o deferimento de tutela de urgência para que fosse determinado aos réus que promovessem 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, 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”. Requereu, ainda, que em caso de descumprimento da ordem, no prazo determinado, fosse “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.

Ao aditar a inicial às fls. 158/171, para formular pedido definitivo na forma do artigo 303, §1º, I, do CPC, a União pediu a condenação das rés a providenciar a remoção do casco e pagar danos materiais, ressarcindo-a de todas as despesas realizadas com o caso, a ser apurado em liquidação de sentença.

Inicialmente, **rejeito a preliminar de ilegitimidade passiva**, suscitada por todas as rés.

A despeito de toda a discussão envolvendo “legitimidade passiva”, o que se tem, na verdade, é uma divergência quanto ao verdadeiro responsável pela obrigação de fazer (remoção do casco de navio) e obrigação de ressarcir a União pelos gastos realizados com o procedimento, tudo isso relacionado à matéria de mérito envolvida nessa demanda.

Desta forma, adotada a teoria da asserção, e diante da aparente participação de todas as rés na relação jurídica que gerou a pretensão veiculada nesta ação, conforme relatado na inicial, rejeito a preliminar arguida, devendo permanecer no polo passivo todos os réus que já compõem a presente relação processual: AFRICAN GULF INTERNATIONAL, SEASTAR CONSULTORIA TÉCNICA E REPRESENTAÇÕES LTDA e KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA.

Quanto ao mérito, impõe-se a procedência do pedido.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

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, estavam se recusando a tomar as providências cabíveis para evitar possíveis danos ao meio ambiente e aos demais navios e pessoas.

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

Havia, portanto, 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 seria uma possibilidade concreta, diante do fato de que os navios desativados estavam flutuando no mar à deriva, sem controle algum.

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

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



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

A União informou que o comboio não teria iniciado a viagem para a Índia “em virtude de necessidade de reparos no casco sinistrado”, e que os reparos não tinham sido realizados porque o proprietário estava aguardando liberação “de sua seguradora” (fl.166).

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**".

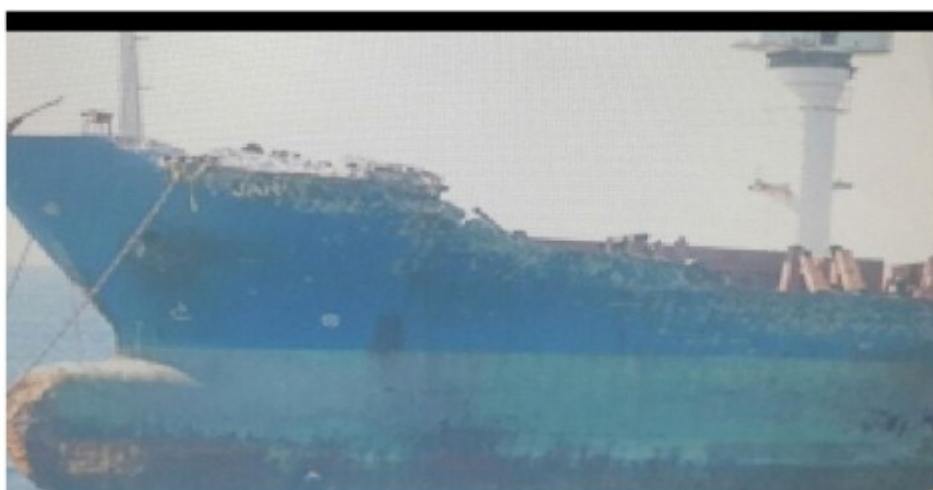
Na reunião de 13/07/2016 (item 11 de folha 38), ficou estabelecido que as rés providenciariam a contratação dos meios necessários ao salvamento dos navios e que os Rebocadores "**TUFÃO**" e "**WATER BUCK**" seriam lançados no próprio dia 13, sendo comunicadas as Capitania do Rio de Janeiro e do Espírito Santo.

A despeito da realização de reuniões e tratativas entre a Marinha e os operadores do navio, responsáveis pelo reboque, não houve modificação da situação fática, o que levou este Juízo a proferir decisão determinando, em tutela de urgência, **que as rés, de forma solidária, promovessem o salvamento do casco que se encontrava à deriva, no prazo de 48 horas** (fls. 40/52).

Referida decisão **foi proferida no dia 19 de julho de 2016**, quando o navio permanecia flutuando, e a União trouxe imagens para demonstrar a situação (fls. 164/166):

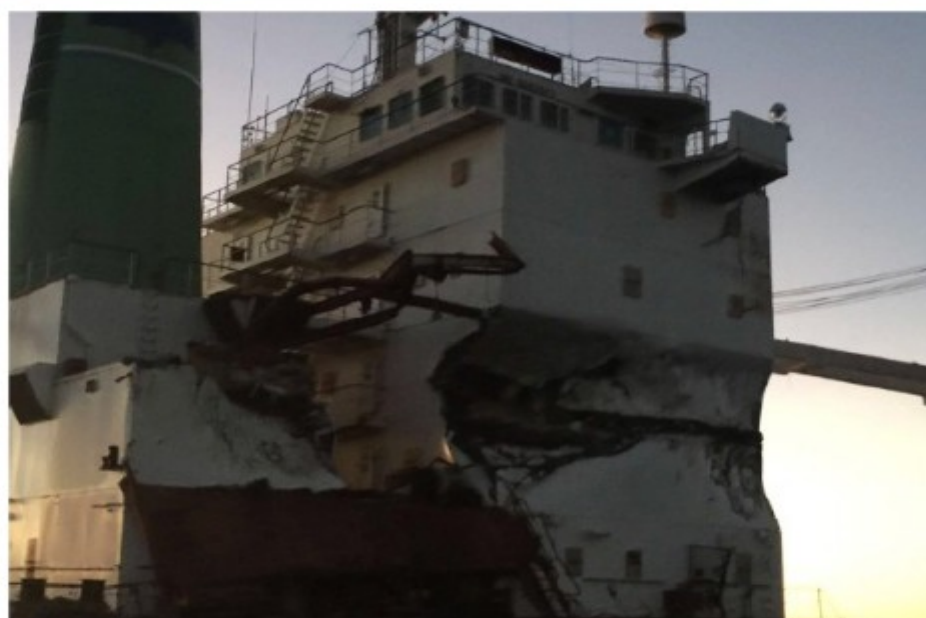


PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro





PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro



Após proferida a decisão de tutela de urgência foram realizadas reuniões junto à Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, nos dias 19, 22, 25, 27, 28/07/2016, ocasiões em que foi informado pelo diretor da



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
 Seção Judiciária do Rio de Janeiro

KADMOS que seria fretado um rebocador com capacidade para rebocar os dois navios em conjunto e levá-los para a Índia (fl. 172).

Ocorre que, no dia 31 de julho de 2016, ou seja, 12 dias após a prolação da decisão de tutela de urgência, um dos cascos, o *Recife Star*, emborcou e afundou totalmente, em razão do rompimento do cabo de reboque, o que levou a Marinha a notificar os responsáveis para a colocação de sinalização de perigo e deslocamento do rebocador “Amazon Chieftain” para uma região que contasse com mais de 100 metros de profundidade (fls. 196/197).

Foi proferida, logo em seguida, nova decisão reforçando a obrigação de retirada dos navios por todas as rés, solidariamente (fls. 198/203).

Após o afundamento, a ré AFRICAN GULF INTERNATIONAL LIMITED entendeu que estaria impedida de prosseguir com a retirada do casco, afirmando que a tarefa seria “delicadíssima” e poderia até resultar em “processo criminal e até mesmo prisão” (fl. 210). Alegou que não poderia cumprir a decisão de retirada e que “a remoção de um casco é coisa complexa que exige um plano de contingência extremamente elaborado e aprovado por várias autoridades, além de complexos arranjos técnicos, criterioso planejamento técnico-naval, sem falar de autorizações múltiplas de vários órgãos públicos federais, que demandariam vários meses, sendo impossível que uma faina de tamanha magnitude, quanto a riscos e perigos com a remoção, seja efetuada em 48 horas”.

A União, em 26 de agosto de 2016 (fls. 317/319), comunicou que a situação teria se agravado porque o navio ainda em flutuação (*Jari Star*) e seu rebocador (Amazon Chieftain) permaneciam no mar e teria havido a perda de um ferro do navio, do sistema de ancoragem, o que poderia fazer com que os dois objetos ficassem à deriva no mar. A Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, por sua vez, já teria notificado as partes responsáveis, assentando que:

“Em atenção a informação transmitida pelo rebocador “AMAZON CHIEFTAN” que perdeu o ferro de bombordo, permanecendo apenas com o ferro de boreste para assegurar o seu fundeio e o reboque do “JARI STAR”, NOTIFICO esta agência e as empresas proprietárias do rebocador e do casco, nos termos da Lei n. 7.203/84, para que providenciem imediatamente um rebocador



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
 Seção Judiciária do Rio de Janeiro

para prestar assistência e salvamento do rebocador AMAZON CHIEFTAIN e do ex-casco JARI STAR, a fim de evitar o perigo dos navios ficarem a deriva e causar danos ao meio ambiente e à segurança da navegação, mantendo-os em uma posição além da isobatimétrica de 50 m, fora do mar territorial brasileiro e que seja reassumido o plano de reboque para a Índia.”

Foi proferida, então, a decisão de fls. 322/323, no mesmo dia (26/08/2016), sendo observado que deveria ser cumprida a providência já determinada nas decisões anteriores e ressaltando que a Marinha do Brasil teria autorização legal para remover, destruir ou tomar outras providências necessárias a evitar os potenciais danos.

Diante do descumprimento das decisões judiciais pelas rés, e conforme informações constantes do Ofício 1691/CPRJ-MB (fls. 414/415), a própria Marinha do Brasil acabou por providenciar a retirada do reboque e o afundamento do casco remanescente. Conforme relatado no documento, no dia 1º de setembro de 2016 foi iniciado o reboque do navio “Amazon Chieftain” e do casco do ex-navio “Jari Star”, para as proximidades do Rio de Janeiro, em virtude de estar o navio com apenas um ferro, sem propulsão e sem geração de energia elétrica, com redução de água potável para atender sua tripulação e a uma perigosa distância de terra, com risco de encalhamento.

O casco do “Jari Star”, apresentando embarque de água em seu interior, foi finalmente afundado pela Marinha do Brasil, em 4 de setembro de 2016. Foi informado, ainda, que o rebocador “Amazon Chieftain”, foi abandonado pela empresa proprietária e foi realizado o processo de repatriação de toda a tripulação, sendo apreendida a embarcação pela autoridade marítima com instauração de processo de perdimento, pois houve prévia manifestação do proprietário no sentido de que não promoveria os reparos necessários, declarando seu abandono.

Percebe-se, pela narrativa dos fatos, que não é possível afastar a responsabilidade das rés pelo ocorrido.

Conforme norma contida no parágrafo único do artigo 927 do Código Civil, há obrigação de reparar o dano, independente de culpa, *nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente*



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
 Seção Judiciária do Rio de Janeiro

desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Especificamente quanto ao tráfego aquaviário, dispõe a lei 9537/97 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 perigoso 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, 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 conseqüências sobre terceiros ou sobre o meio ambiente, sem prejuízo do direito regressivo que lhe possa corresponder.**



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
 Seção Judiciária do Rio de Janeiro

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 e especifica a obrigação de reembolso dos danos suportados pela União:

Art 13. O responsável pelas coisas ou bens referidos no art. 1º desta lei, seu cessionário e o segurador, que tenham coberto especificamente os riscos de pesquisa, exploração, remoção ou demolição das coisas ou bens, permanecerão solidariamente responsáveis:

I - pelos danos que venham provocar, direta ou indiretamente, à segurança da navegação, a terceiros ou ao meio ambiente, até que as coisas ou os bens sejam removidos ou demolidos, ou até que sejam incorporados ao domínio da União pelo decurso do prazo de 5 (cinco) anos a contar do sinistro; e

II - pelo que faltar para reembolsar ou indenizar a União, quando a Autoridade Naval tiver atuado conforme disposto no art. 10 e no § 2º do art. 11.

§ 1º No caso de uma embarcação, o seu responsável responderá, solidariamente, com o responsável pela carga, pelos danos que esta carga possa provocar à segurança da navegação, a terceiros e ao meio ambiente.

§ 2º No caso de haver saldo a favor do responsável pelas coisas ou pelos bens, após a disposição das coisas e dos bens recuperados, e depois de atendido o disposto no inciso II deste artigo, o saldo será mantido pela Autoridade Naval, à disposição do interessado, até 5 (cinco) anos a contar da data do sinistro, depois do que será considerado como receita da União.

§ 3º As responsabilidades de que tratam o inciso I e o § 1º deste artigo permanecerão, mesmo nos casos em que os danos sejam decorrentes de operações realizadas pela Autoridade Naval, nos termos do art. 10 e do § 2º do art. 11.

Desta forma, está clara a responsabilidade das rés quanto à remoção das embarcações, e quanto ao dever de ressarcir à União pelos gastos realizados com as providências tomadas para minimizar os danos potenciais ao meio ambiente e à navegação em geral.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

No caso em análise, além de desobedecer às ordens judiciais, alegando ser de “impossível cumprimento”, as rés seguiram negando sua responsabilidade sobre a situação, o que obrigou a Administração Pública a tomar providências para evitar danos ambientais e à segurança das demais embarcações que transitam pela área.

Não se sustenta a alegação das rés quanto à impossibilidade do reboque ou da remoção do casco afundado.

Veja-se que a intenção inicial era levar os dois cascos para a Índia, em operação comercial, com o objetivo de obtenção de lucro. Caberia aos envolvidos, portanto, providenciar os melhores equipamentos e seguir a rota traçada pela capitania dos Portos.

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). Obviamente, que essa questão acima não será investigada nessa ação de cunho cível, mas certamente não escapará da análise das autoridades judiciárias e militares brasileiras, na seara criminal e marítima, respectivamente. É isso sem contar todo dano ambiental ocorrido (não se sabe ainda a sua dimensão) por conta do afundamento forçado do casco do navio, que foi abandonado pelas rés em alto-mar.

Observe-se que a própria 1ª ré, às folhas 208/210, reconhece que o melhor que poderia ser feito no momento era abandonar o casco do navio - agora fundado - em alto mar, para se livrar da responsabilidade de remoção.

De qualquer modo, a responsabilidade nesta situação é objetiva, não havendo que se questionar acerca da “boa intenção” ou da ocorrência de “fato imprevisível”. O rompimento do cabo do reboque, além de fato que seria previsível, faz parte dos riscos do próprio negócio marítimo, devendo ser assumidos pelas empresas que atuaram no transporte dos navios, assim como a falta de combustível do rebocador ou a existência de avarias nos cascos.

Pode-se falar, neste caso, em responsabilidade pelo “fato da coisa”, que ocorre quando esta é a causa do evento danoso, mesmo que



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro

não tenha havido a interferência ou comando direto do dono. É o próprio uso, fruição ou proveito de uma coisa que acarreta a responsabilidade pelos danos que ela causar.

Neste caso, os reboques estavam sendo utilizados para o desenvolvimento de atividade econômica, o que faz com que sejam solidariamente responsabilizados todos os envolvidos, que possuíam interesse comum no desempenho da atividade.

Desta forma, tendo a União realizado o procedimento de retirada dos cascos, com realização de gastos, é cabível a condenação das rés, de forma solidária, a ressarcir o ente público pelos danos materiais ocasionados, ressaltando-se que os gastos realizados pela Marinha da Brasil pertencem, na verdade, à coletividade.

O valor efetivamente devido, entretanto, será apurado em liquidação de sentença, quando serão relacionados e identificadas as despesas realizadas.

Saliente-se, ao fim, que não há que se falar em perda superveniente de interesse de agir quanto à obrigação de fazer, pois o dever de indenizar decorre diretamente da existência do dever de remover os cascos de navio e a remoção/afundamento só ocorreu após a prolação de decisões de tutela de urgência e iniciativa da União para evitar maiores danos, diante da negativa das rés.

E aqui, o último ponto a ser destacado: não cabe, no atual estágio processual, paralisar todo o procedimento da presente ação para se avaliar financeiramente quanto a Marinha do Brasil gastou para efetuar o afundamento final do casco soçobrado e para a remoção do rebocador abandonado.

Seria altamente comprometedor à celeridade processual (e mesmo do princípio da eficiência), que se paralisasse o presente processo, cujo fim é unicamente remover cascos de navios abandonados em alto mar para se avaliar os custos da remoção/afundamento que acabou sendo providenciada pela Marinha.

Não há dúvidas de que, além de todo dano causado pelo abandono do navio ao meio ambiente (e riscos à segurança marítima e às



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
 Seção Judiciária do Rio de Janeiro

plataformas de petróleo e trabalhadores), os fatos mostrados nesses autos geraram custos consideráveis para a União.

Não se pode negar que o fato de Marinha do Brasil: 1) ter ficado por dias monitorando parte do casco do navio que afundou em águas não tão profundas; 2) ter providenciado o afundamento do resto do casco do navio que afundou; e 3) ter rebocado à terra firme um rebocador solenemente abandonado pelas rés; causou um enorme dano financeiro à Marinha. Essa, que poderia ter usado a sua força militar para outros fins mais importantes para o país, viu-se obrigada a engendrar esforços materiais e humanos para promover atos (reboque e remoção, principalmente) que seriam de responsabilidade das rés. Isso sem contar com o afundamento da embarcação que teve de promover.

Tudo isso gerou custos, não há dúvida. Mas não tem sentido ficar agora, no atual estágio do procedimento, paralisar o procedimento para quantificar esse custo.

Essa medida (quantificação dos custos) pode perfeitamente ser aferida em sede de liquidação de sentença, após o trânsito em julgado, caso confirmado o conteúdo da presente sentença pelas instâncias superiores.

Até porque esses custos forçados da União (Marinha) são fatos novos e posteriores ao ajuizamento da ação, sendo situação apta a autorizar o seu dimensionamento na fase de liquidação de sentença.

É o que autoriza o art. 509, II, do CPC:

Art. 509. Quando a sentença condenar ao pagamento de quantia ilíquida, proceder-se-á à sua liquidação, a requerimento do credor ou do devedor:

I - por arbitramento, quando determinado pela sentença, convencionado pelas partes ou exigido pela natureza do objeto da liquidação;

II - pelo procedimento comum, quando houver necessidade de alegar e provar fato novo.

Nesse sentido, a questão dos gastos efetuados pela Marinha para a remoção/afundamento dos navios abandonados pelas rés em alto-mar é algo a ser aferido em sede de liquidação de sentença. Tudo



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA FEDERAL
 Seção Judiciária do Rio de Janeiro

isso para não comprometer a rápida solução da presente demanda, cujo escopo é outro.

Será nesse momento também que se aferirá o montante de multa a ser suportada pelas rés pelo descumprimento das decisões tomadas neste processo (folhas 40/52, 198/203, 305/309 e 322/323).

III - DISPOSITIVO

Diante do exposto, **EXTINGO O PROCESSO**, com análise de mérito, na forma do artigo 487, I, do Código de Processo Civil, **JULGANDO PROCEDENTE O PEDIDO** para confirmar as decisões de tutela de urgência que imputou às rés a obrigação de retirada dos cascos de navio “*Jari Star*” e “*Recife Star*”, que se encontravam em local inadequado (folhas 40/52, 198/203, 305/309 e 322/323).

CONDENO AS RÉS, AINDA, SOLIDARIAMENTE, a pagar à União os danos materiais relativos às despesas realizadas para remoção e afundamento dos rebocues e navios, devendo o montante ser apurado em liquidação de sentença, bem como ao pagamento das multas aplicadas pelo descumprimento das decisões tomadas no curso deste processo (folhas 40/52, 198/203, 305/309 e 322/323).

Condeno as rés, sucumbentes, ao pagamento de honorários advocatícios, devendo o percentual ser definido após a liquidação do julgado, na forma do artigo 85, §4º, II, do CPC e repartido de forma igualitária (um terço para cada ré).

Custas na forma da Lei 9289/96.

Remeta-se cópia da presente sentença ao Ministério Público Federal, na forma requerida às folhas 418/419.

P. R. I.

Rio de Janeiro, 13 de janeiro de 2017.

PAULO ANDRÉ ESPIRITO SANTO
 Juiz Federal