

A responsabilidade ambiental aplicável na remoção de naufrágios

The environmental liability applicable to the wrecks removal

Ingrid Zanella Andrade Campos*

Resumo: A problemática afeta a aplicação da responsabilidade civil e administrativa na ocorrência do naufrágio, enquanto acidente marítimo, representa um dos grandes temas atuais das relações jurídicas que se inscrevem dentro do núcleo das novas perspectivas do Direito Marítimo e Ambiental. Portanto, o objetivo principal deste trabalho é a problemática subjacente à definição da responsabilidade pela remoção dos cascos naufragados, possibilitando uma maior proteção da área marítima, evitando danos ambientais e pugnado pela manutenção da segurança da navegação. Para tanto, serão analisados os acidentes marítimos, o reconhecimento da responsabilidade civil objetiva pela remoção dos destroços, nos casos previstos em lei, a responsabilidade administrativa marítima, em sede de Tribunal Marítimo, bem como os possíveis responsáveis considerando, ainda, o espaço marítimo do naufrágio.

Palavras-chave: Tribunal Marítimo. Remoção de naufrágio. Responsabilidade.

Abstract: The problem affects the application of civil and administrative liability in the occurrence of the shipwreck, as a maritime accident, represents one of the great current topics of legal relations that are inscribed within the core of the new perspectives of Maritime and Environmental Law. Therefore, the main objective of this work is the problematic underlying of the definition of responsibility for the removal of shipwrecks, allowing greater protection of the maritime area, avoiding environmental damage and the maintenance of navigation safety. To this end, maritime

* Advogada. Professora-Adjunta de Direito Marítimo na Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Professora no Programa de Pós-Graduação (Mestrado) em Direito da Faculdade Damas da Instrução Cristã. Doutora e Mestra em Direito pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Possui cursos de *Liability for Maritime Claims* e *Law of Marine Insurance*, pelo *International Maritime Law Institute* (Malta). Oficial da Ordem do Mérito Naval – Marinha do Brasil. Presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Petróleo da OAB – PE.

accidents, the recognition of objective civil liability for the removal of wreckage, in cases foreseen by law, maritime administrative responsibility, in the Maritime Court, as well as those responsible, considering the maritime space of the shipwreck.

Keywords: Maritime Court. *Wrecks removal*. Responsibility.

Introito

Atualmente, o Direito Marítimo está intimamente ligado ao desenvolvimento econômico e social regional, nacional e internacional. Ademais, o reaquecimento da indústria naval em face da construção de plataformas petrolíferas e de novos estaleiros, bem como do desenvolvimento da navegação de cabotagem fará com que cada vez mais surjam novas demandas especializadas envolvendo o Direito Marítimo.

O Brasil é um país maritimamente privilegiado, conta com uma costa de 8,5 mil quilômetros navegáveis, onde o transporte marítimo responde, atualmente, por mais de 80% do comércio mundial de mercadorias e se constitui como fator imprescindível na globalização.

O transporte aquaviário se consubstancia, então, como um fator fundamental na economia mundial, além de estar inteiramente ligado a questões ambientais e sociais.

Parte da doutrina divide os modais de transporte em: aquaviário, terrestre e aéreo. Por sua vez o transporte aquaviário compreende todo e qualquer tipo de transporte que envolva vias aquáticas e pode ser dividido em: marítimo, fluvial e lacustre, realizados, respectivamente, em mares e oceanos, rios e lagos.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CF/88), através da Emenda Constitucional n. 7, de 15 de agosto de 1995, deu nova redação ao parágrafo único, do art. 178 (cento e setenta e oito), que passou a permitir o uso de bandeiras estrangeiras na navegação de cabotagem no Brasil, desde que afretadas por empresas brasileiras.

Dessa forma, o parágrafo único, do supracitado artigo, passou a ter a seguinte redação: “Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem

e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.”

A abertura constitucional à navegação interior por embarcações estrangeiras foi decorrência da afirmação do Estado Democrático de Direito, igualmente chamado de Estado Constitucional, com a soma das liberdades conquistadas com o Estado Liberal mais a busca pela justiça social do Estado Social.²

Nesse diapasão, destacam-se a Lei de Ordenação do Transporte Aquaviário n. 9.432/1997 e a Lei de Criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes (Conit), Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001.

A Lei n. 9.432/1997 veio para regulamentar o art. 178 da CF/88 e permite a abertura do mercado a embarcações estrangeiras, desde que afretadas por embarcações de Bandeira Nacional (EBNs), quando da inexistência ou indisponibilidade de embarcações de Bandeira Brasileira.

A Antaq atua na navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso; nos portos organizados; nos terminais portuários privativos e no transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas (art. 23, Lei n. 10.233/2001).

A real preocupação com os danos e as responsabilidades advindas de acidentes marítimos está, inclusive, embasada no aumento significativo da ocorrência desses, posto que, em 2017, os acidentes com embarcações, no Brasil, aumentaram 12,63%. Segundo a Marinha do Brasil, de janeiro a agosto de 2017, foram registrados 107 naufrágios, contra 95 casos no mesmo período de 2016.³

De acordo com as estatísticas, 72% dos casos de naufrágio ocorreram por imprudência, imperícia ou negligência. Apesar do aumento de naufrágios nos primeiros oito meses de 2017, a Marinha informa que, entre 2015 e 2016, os registros diminuíram. Em 2016, foram 898 contra 998 em 2015.⁴

² GOMES, Luiz Flávio; VIGO, Luis Rodolfo. *Do Estado de Direito Constitucional e Transconstitucional: riscos e precauções* (navegando pelas ondas evolutivas do Estado e da Justiça). São Paulo: Premier Máxima, 2008. p. 20.

³ BRASIL. Agência Brasil. Acidentes com embarcações no Brasil aumentam 12,63% em 2017. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-08/acidentes-com-embarcacoes-no-brasil-aumentam-1263-em-2017>. Acesso em: 5 maio 2018.

⁴ *Idem*.

É possível constatar, através da tabela infra, o número de naufrágios ocorrido entre o ano de 2000 e 2015,⁵ vide:

Tabela 1 –Número de Naufrágios

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
83	79	83	92	87	101	89	114	120	124	151	155	135	171	160	186

Fonte: Elaborada pela autora.

A Diretoria dos Portos e Costas (DPC) divulga os Quadros Estatísticos de IAFNs, incluindo diversos fatores, entre esses a estatística de acidentes de navegação por natureza, cujos acidentes com naufrágio totalizam 42,29% dos acidentes.⁶

Constata-se que quase 50% dos acidentes marítimos foram naufrágios, criando uma situação altamente complexa, envolvendo tratativas com empresas habilitadas, para contenção de possíveis vazamentos de óleo, remoção de óleo e carga no interior da embarcação, para, ao final, analisar a melhor saída possível. Assim, a identificação da melhor estratégia pode envolver a recuperação da embarcação, através da remoção do caso naufragado, ou o naufrágio em local autorizado pela autoridade marítima e até o abandono do casco no local do naufrágio.

A solução segura e correta para um acidente como esse não é algo célere e sem qualquer planejamento, além de complexo, envolve fatores e condições de natureza, estudos, planejamento para evitar ou minimizar danos ao meio ambiente, razão pela qual envolve diversos atores e campos de responsabilidade.

Portanto, o objetivo principal deste trabalho é a problemática subjacente à definição da responsabilidade pela remoção dos cascos

⁵ BRASIL. CMAR – Comando da Marinha. Estatísticas de acidentes marítimos no Brasil. 2016. Disponível em: <http://www.consultaesic.cgu.gov.br/busca/dados/Lists/Pedido/Item/displayifs.aspx?List=0c839f31%2D47d7%2D4485%2Dab65%2Dabocee9cf8fe&ID=479126&Web=88cc5f44%2D8cfe%2D4964%2D8ff4%2D376b5ebb3bef>. Acesso em: 5 maio 2018.

⁶ BRASIL. DPC. *Quadros Estatísticos de Inquiridos e Acidentes da Navegação (IAFNs)*, 2018. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/pt-br/dian/estatisticas-de-acidentes/acidentes-em-2018>. Acesso em: 5 maio 2018.

naufregados, possibilitando uma maior proteção da área marítima, evitando danos ambientais e pugnado pela manutenção da segurança da navegação.

Cumpre registrar que este artigo foi elaborado seguindo o método dedutivo, partindo-se das premissas até a conclusão. A escolha pelo método dedutivo está embasada no fato de esse método possibilitar que a investigação parta de um fato-problema, que a hipótese seja criada pelo pesquisador e seja desenvolvida através de etapas, até a dedução de consequências preditivas.

Dessa forma, é possível indicar a validade e confiabilidade da conclusão, bem como possibilitar sua réplica. Ainda, o método de procedimento escolhido é o monográfico, com o uso de doutrina específica, publicações em periódicos, monografias, pesquisas de dados estatísticos sobre o tema.

Portanto, considerado o método dedutivo adotado, a constatação da veracidade das premissas permite atestar, pelos encadeamentos lógicos realizados com argumentos condicionais, a verdade da conclusão.

2 Acidentes marítimos

A Convenção Montego Bay, em seu art. 1º, Decreto n. 1.530, de 22 de junho de 1995, no art. 22I, ao tratar de medidas para evitar poluição ambiental resultante de acidentes marítimos, entende que acidente marítimo significa um abaloamento, encalhe ou outro incidente de navegação ou acontecimento a bordo de uma embarcação ou no seu exterior, de que resultem danos materiais ou ameaça iminente de danos materiais à embarcação ou à sua carga.

No Brasil, a Lei n. 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, que dispõe sobre o Tribunal Marítimo, traz um rol exemplificativo de acidentes de navegação, citando os seguintes: abaloamento ou abalroação, naufrágio, colisão, encalhe, varação, alijamento, incêndio, água aberta e arribada.

Por sua vez, o Código Comercial Brasileiro (Lei n. 556, de 25 de junho de 1850) regula os fatos da navegação no Título IX, do naufrágio

e salvamento, Título X, das arribadas forçadas, Título XI, do dano causado por abalroação, Título XII, do abandono, e, por fim, no Título XIII, das avarias.

Nesse interim, destaca-se a Normam 9/DPC Normas de Autoridade Marítima para IAFNs e para Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos (Isaim), e traz a definição dos acidentes e fatos da navegação a seguir destacados:

Primeiramente, o *abalroamento* ou a *abalroação* deve ser entendido como choque entre embarcações ou entre seus pertences e acessórios. De acordo com o Código Comercial vigente, art. 749, sendo um navio abalroado por outro, o dano inteiro causado ao navio abalroado e à sua carga será pago por aquele que tiver causado a abalroação, se essa tiver acontecido por falta de observância do regulamento do porto, imperícia, ou negligência do capitão ou da tripulação.⁷

De acordo com o mencionado código, art. 752, a regra é que o abalroamento seja caracterizado como avaria simples, assim todas as perdas resultantes de abalroação pertencem à classe de avarias particulares ou simples. Excetua-se o único caso em que o navio, para evitar dano maior de uma abalroação iminente, pica as suas amarras, e abalroa outro para sua própria salvação (art. 764).

Colisão é o choque da embarcação e de seus acessórios contra qualquer objeto que não seja considerado uma embarcação ou, ainda, contra pessoas.

Encalhe é o contato das obras vivas (parte do costado que fica submersa) de uma embarcação com o fundo do mar, provocando resistências externas que dificultam ou impedem a movimentação da embarcação. Pode ser entendido como o choque do costado do navio no mar, de forma não intencional. O encalhe pode ser momentâneo ou permanentemente, e a regra é que se configure como avaria simples.

Varação é ato deliberado de fazer encalhar ou por em seco a embarcação, para evitar que evento mais danoso sobrevenha. Assim é o encalhe intencional, praticado razoavelmente, em face de risco

⁷ CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. *Curso de Direito Marítimo sistematizado: Direito Material e Processual*. Curitiba: Juruá, 2017. p. 259-290.

real e eminente. Dessa forma, a variação pode configurar avaria grossa.

Alijamento pode ser entendido como o 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. Ressalta-se que o alijamento já foi tratado em capítulo desta obra que trata do Direito Ambiental Marítimo, podendo se constituir como ato de poluição marinha.

Incêndio é conceituado como destruição provocada pela ação do fogo por combustão dos materiais de bordo, ou sobre as águas, em decorrência de derramamento de combustível ou inflamável, curto-circuito elétrico, guarda ou manuseio incorretos de material inflamável ou explosivo. A regra é que o incêndio por decorrer de fatos da tripulação seja considerado como uma avaria simples.

Água aberta pode ser entendida como a abertura nas águas vivas de uma embarcação (parte submersa do costado) que permita o ingresso descontrolado de água nos espaços internos, ou a descarga de líquidos dos tanques, por fissura no chapamento, entre outros fatores.

Arribada é a mudança de rota ou de viagem que acarreta a entrada em um porto não previsto na escala ou o regresso ao ponto de partida sem efetuar a viagem iniciada. Ou seja, é a embarcação que ingressa em porto ou lugar não previsto para a travessia, que não seja local de escala programada ou porto de destino. Destaca-se que o Código Comercial traz um rol exemplificativo de hipóteses de arribada justificada e injustificada.

Por último, *naufrágio* é a submersão total ou parcial da embarcação em águas, por perda de flutuabilidade, decorrente de embarque de água em seus espaços internos, sem possibilidade de reinserção por meios próprios. A emersão é a técnica de salvamento que permite a reflutuação do navio, mesmo totalmente afundado. Ressalta-se que o naufrágio deliberado pode se constituir como um ato de poluição marinha como o alijamento.

No que concerne ao naufrágio, destaca-se a Lei n. 7.542, de 26 de setembro de 1986, a qual será melhor abordada neste artigo, visto que a mesma dispõe sobre 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, revogou o Título IX (do naufrágio e salvados) do Código Comercial.

3 Da responsabilidade civil objetiva aplicada à remoção de casco naufragado

Considerando que o objeto central deste artigo é a análise da responsabilidade pela remoção do casco naufragado, importante é esclarecer, inicialmente, o tipo de responsabilidade que deve ser reconhecida.

Destaca-se, inicialmente, a Lei n. 7.542, de 26 de setembro de 1986, a qual dispõe sobre 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.

De acordo com a referida norma, em seu art. 50, lê-se:

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

Ou seja, a remoção do casco náufrago deverá seguir a teoria da responsabilidade objetiva quando se constituir uma obrigação determinada pela autoridade marítima por se estabelecer como um obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente.

Igualmente, nesse caso, o naufrágio poderá se constituir como uma ameaça ao meio ambiente, ou seja, um ato de poluição ambiental. Dessa forma, destaca-se a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), que traz o conceito de degradação e de poluição ambiental, sendo a primeira a alteração adversa das características do meio ambiente; e,

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

Por sua vez, a poluição marinha foi conceituada pela Convenção Montego Bay, em seu art. 1º, Decreto n.1.530, de 22 de junho de 1995, e deve ser entendida como:

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

A CF/88 institui, em seu art. 225, § 3º, a responsabilidade tripla em decorrência do dano ambiental, através da responsabilidade civil, administrativa e penal; ainda, em seu parágrafo 20, estabelece que aquele que “explorar recursos minerais fica obrigado a recuperar o meio ambiente degradado, de acordo com solução técnica exigida pelo órgão público competente, na forma da lei”.

Nesse diapasão, a PNMA impõe ao poluidor o dever de reparação do bem ambiental, conforme se depreende do art. 4º, inciso VII, da Lei n. 6.938/1981, que estabelece que a PNMA visará à imposição, ao poluidor e ao predador, da obrigação de recuperar e/ou indenizar danos causados e, ao usuário, de contribuir com a utilização de recursos ambientais com fins econômicos.

A responsabilidade civil-ambiental, por força da PNMA (Lei n. 6.938, de 31 de agosto de 1981), é objetiva por risco integral, não sendo necessário perquirir culpa ou causas excludentes de responsabilidade.

Em seguida, disciplina o art. 14, § 10, sem prejuízo das penalidades definidas pela legislação federal, estadual e municipal, o não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção

dos inconvenientes e danos causados pela degradação da qualidade ambiental é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. Instituído, assim, a responsabilidade objetiva como visto.

O Superior Tribunal de Justiça (STJ) adota a teoria objetiva por risco integral à responsabilidade civil por danos ao meio ambiente, conforme jurisprudência infracolacionada:

Para fins do art. 543-C do Código de Processo Civil: a) a responsabilidade por dano ambiental é objetiva, informada pela teoria do risco integral, sendo o nexo de causalidade o fator aglutinante que permite que o risco se integre na unidade do ato, sendo descabida a invocação, pela empresa responsável pelo dano ambiental, de excludentes de responsabilidade civil para afastar sua obrigação de indenizar; b) em decorrência de acidente, a empresa deve recompor os danos materiais e morais causados; e c) na fixação de indenização por danos morais, é recomendável que o arbitramento seja feito caso a caso e com moderação, proporcionalmente ao grau de culpa, ao nível socioeconômico do autor, e, ainda, ao porte da empresa, orientando-se o juiz pelos critérios sugeridos pela doutrina e jurisprudência, com razoabilidade, valendo-se de sua experiência e bom-senso, atento à realidade da vida e às peculiaridades de cada caso, de modo que, de um lado, não haja enriquecimento sem causa de quem recebe a indenização e, de outro, haja efetiva compensação pelos danos morais experimentados por aquele que fora lesado (STJ, 2ª S., REsp 1374284/MG, Rel. min. Luis Felipe Salomão, j. 27/08/2014, DJe 05/09/2014.)

Portanto, a PNMA estabelece a possibilidade de identificação do poluidor direto e indireto, assim o poluidor também é aquele que contribui para a poluição com a consequente degradação do meio ambiente, ou seja, que assume o risco da atividade. Assim, o poluidor indireto é aquele que contribui para a degradação ambiental sem dar causa a ela de forma direta, sendo que o risco da atividade caracteriza o nexo de causalidade.

Dessa forma, o STJ ratifica que a responsabilidade civil por danos ambientais é objetiva e, inclusive, solidária de todos os agentes que

obtiveram proveito da atividade que resultou no dano ambiental (STJ, 2ª T., AgInt no AREsp 277.167/MG, Rel. min. Og Fernandes, j. 14/03/2017, DJe 20/03/2017).

Quanto a este ponto, importante é a posição de Herman Benjamin, o qual esclarece que o dano ambiental, como de resto em outros domínios, pode ser resultado de várias causas *concorrentes*, simultâneas ou sucessivas, dificilmente tendo uma única e linear fonte, assim é desafiador relacionar causa e efeito na maioria dos problemas ambientais.⁸

A responsabilidade solidária entre os poluidores é pautada pela teoria do risco profissional, prevista no art. 927, parágrafo único, do Código Civil, segundo a qual todos aqueles que se dediquem ao exercício de atividade com habitualidade que, por sua natureza, implique risco para os direitos de outrem, devem responsabilizar-se, independentemente de culpa, pelos danos causados.

Portanto, caso o naufrágio se caracterize como um obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente, deve ser aplicada a responsabilidade civil objetiva para o salvamento e remoção do casco naufragado.

Entretanto, tal obrigação não se confunde com a responsabilidade administrativa marítima, conforme atuação do Tribunal Marítimo, a seguir abordada.

4 Da responsabilidade administrativa subjetiva em face do naufrágio: acidente da navegação

Importante é esclarecer que naufrágio é um acidente da navegação, conforme estabelece a Lei n. 2.180/1954, que dispõe sobre o Tribunal Marítimo e traz um rol exemplificativo dos acidentes da navegação.

Compete à autoridade marítima, à Capitania dos Portos e Costa de Pernambuco, nos termos da Lei n. 9.537/1997, apurar os acidentes e fatos da navegação, sendo vedada a aplicação de punição até o julgamento

⁸ BENJAMIN, Antônio Herman de Vasconcellos e. Responsabilidade civil pelo dano ambiental. *Revista de Direito Ambiental*. v. 9, p. 5-52, 1998.

pelo Tribunal Marítimo, *vide*:

Art. 33. *Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.*

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, *é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo*, sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas (GN).

O Tribunal Marítimo se consubstancia como órgão de atuação administrativa, não integrante do Poder Judiciário, sendo disciplinado pela Lei n. 2.180, de 5 de fevereiro de 1954, que estabelece ser, o referido Tribunal, órgão, autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, com atribuições de julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividade, e com jurisdição em todo o território nacional. O Tribunal Marítimo é formado por sete juízes civis e militares, com jurisdição em todo o território nacional.⁹

A jurisdição do Tribunal Marítimo se estende sobre todo o território nacional e alcança toda pessoa jurídica ou física envolvida, por qualquer força ou motivo, em acidentes ou fatos da navegação, respeitados os demais instrumentos de Direito Interno e as normas de Direito Internacional.¹⁰

Dessa forma, a jurisdição desse tribunal pode ser contenciosa e voluntária. No que tange à jurisdição voluntária, o Tribunal Marítimo atuará na seara administrativa de expediente, como, por exemplo, com expedição de certidões. Já na jurisdição contenciosa, a corte marítima em comento, atua como órgão julgador dos acidentes marítimos e fatos da navegação, em que se destacam o processo administrativo punitivo e o processo administrativo disciplinar.

Destarte, a competência e a jurisdição de maior relevância é a de julgar os acidentes e fatos da navegação, como estabelece a Lei n.

⁹ CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. *Direito Constitucional Marítimo*. Curitiba: Juruá, 2011. p. 179.

¹⁰ *Ibidem*, p. 103.

2.180/1954, em seu art. 13 determinando as especificidades de cada caso, as circunstâncias, e até aplicando penas previstas na mesma legislação.

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

A Lei n. 2.180/1954 não define o que seriam acidentes da navegação, apenas os exemplifica, em seu art. 14, da seguinte forma: naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, variação, arribada e alijamento; avaria ou defeito nas instalações do navio, que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

Por sua vez, a Lei n. 2.180/1954, em seu art. 15, menciona que se consideram fatos da navegação: o mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada, e a deficiência da equipagem; a alteração da rota; a má-estimação da carga, que sujeite a risco a segurança da expedição; a recusa injustificada de socorro à embarcação em perigo; todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo; e o emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional.

Assim, se destaca que a responsabilidade administrativa marítima segue a teoria da responsabilidade subjetiva, não havendo espaço para responsabilidade objetiva, devendo-se perquirir a existência concomitante de dano, nexa causal e dolo ou culpa.

Nesse sentido, preceitua o art. 186, do Código Civil, *vide*: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.”

De acordo com a Lei n. 2180/1954, art. 17, *a*, na apuração da responsabilidade por fatos e acidentes da navegação, cabe ao Tribunal Marítimo investigar se o capitão, o prático, o oficial de quarto, outros membros da tripulação ou quaisquer outras pessoas foram os causadores por dolo

ou culpa. Dessa forma, a responsabilidade administrativa marítima está pautada pelo reconhecimento da culpa.

Conforme é possível se depreender do acordão abaixo citado para que haja condenação, sempre haverá a caracterização dos elementos caracterizadores da responsabilidade subjetiva, entre esses destaca-se a culpa, *vide*:

TRIBUNAL MARÍTIMO. PROCESSO N. 25.713/2011 ACÓRDÃO. N/M “WESTFALIA EXPRESS”. Encalhe de mercante estrangeiro durante navegação no canal de acesso ao Terminal de Contêineres – TECON, porto do Rio de Janeiro, baía de Guanabara, Município do Rio de Janeiro, RJ. Sem danos ao mercante e, sem registros de acidentes pessoais ou de poluição ao meio ambiente hídrico. **Erro de navegação**. Condenação. ACORDAM os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade quanto ao mérito e por maioria quanto à pena dos representados, nos termos do voto da Exma. Sra. Juíza-Relatora: a) quanto à natureza e extensão do acidente da navegação: encalhe de mercante estrangeiro durante navegação no canal de acesso ao terminal de Contêineres-Tecon, porto do Rio de Janeiro, baía de Guanabara, município do Rio de Janeiro, RJ. Sem danos materiais e sem registro de acidentes pessoais ou poluição ao meio ambiente hídrico; b) quanto à causa determinante: erro de navegação; e c) decisão: julgar procedente a representação da Douta Procuradoria Especial da Marinha (fls. 121 a 132) e, considerando o acidente da navegação, previsto no art. 14, letra “a” da Lei n. 2.180/1954 e suas consequências, como decorrente das condutas imprudente de Luiz Felipe Vieira Pereira, na condição de prático e negligente do CLC Conyo Ivanov Conev, este na condição de então comandante, ambos do N/M “WESTFALIA EXPRESS”, condenar o 1º à pena de multa no valor de R\$ 500,00 (quinhentos reais), prevista no inciso VII, e o 2º, à pena de repreensão, prevista no inciso I, ambos do art. 121 c/c os arts. 124, incisos I e IX e 127, todos da Lei n. 2.180/54, com redação alterada pela Lei n. 8.969/1994.

Portanto, apenas através da conclusão do Inquérito Administrativo por Fatos e Acidentes da Navegação (IAFN), e após o julgamento pelo Tribunal Marítimo será possível saber qual a real causa do acidente e se há algum culpado, para que se possa pensar em responsabilidades.

A atuação do Tribunal Marítimo não fere o acesso ao Poder Judiciário, órgão responsável pela atividade jurisdicional, posto que aquele atua de forma conjunta, com o intuito de assessoramento, bem como, nas matérias de sua competência, julga com um elevado grau de competência técnica, em respeito aos princípios constitucionais do processo.¹¹

Dessa forma, ressalta-se que, quando se discutir em juízo questões decorrentes de acidentes e fatos da navegação de competência do Tribunal Marítimo, haverá suspensão do processo (art. 313, VII, CPC/2015), fato esse que demonstra, nitidamente, a importância da atuação do tribunal em comento em questões afetas a avarias grossas.

Quanto ao reconhecimento e à definição da responsabilidade marítima, importante é a identificação do território/espaço marítimo onde ocorreu o naufrágio, conforme é a seguir analisado.

5 Remoção de caso naufragado: possíveis responsáveis

Diante da ocorrência de um naufrágio, surgem possíveis responsáveis diretos para promover a remoção do casco naufrago, bem como do óleo no interior da embarcação, visando, ainda, à promoção de ações de prevenção e contenção de danos ao meio ambiente, em decorrência do fato de o naufrágio causar danos diretos ao meio ambiente, além de representar um risco à segurança da navegação.

O estabelecimento da referida responsabilidade civil vai depender do local do naufrágio e se, no caso, haveria seguro marítimo conforme analisado a seguir.

Preliminarmente, no Brasil, há um série de atores que podem ser

¹¹ CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. *Direito Constitucional Marítimo*. Curitiba: Juruá, 2011. p. 203.

responsabilizados de acordo com o local do naufrágio.

Caso o acidente em glosa ocorra na área do porto organizado, a Lei n. 12.815/2013¹² disciplina que competente à administração do porto organizado (autoridade portuária) promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações, que possam prejudicar o acesso ao porto, *vide*:

Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 10. Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:

[...]

VII – promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto (GN).

Todavia, quando o naufrágio ocorrer em águas jurisdicionais brasileiras, esse será regulado pela Lei n. 7.542/1986, a qual dispõe sobre 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.

Nesse cenário, surgem, então, três possíveis responsáveis, quais sejam: o proprietário da embarcação, o segurador e a autoridade marítima como a seguir explanado.

Desse modo, a autoridade marítima, a seu exclusivo critério, poderá determinar ao responsável por coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, sua remoção ou demolição, no todo ou em parte, quando constituírem ou vierem a constituir perigo, obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente.

Nesse contexto, a referida lei menciona o responsável sem indicar, diretamente, quem seria ele, deixando, todavia, implícito, em outros

¹² Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.

artigos¹³ ao se referir à “perda da propriedade”, o que indica ser o proprietário da coisa o primeiro responsável pela operação de remoção.

Entretanto, caso o responsável não tenha providenciado ou conseguido realizar as operações dentro dos prazos legais estabelecidos, surge a possibilidade de o segundo responsável atuar, qual seja, a autoridade marítima, confira:

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

Art. 12. A Autoridade Naval poderá empregar seus próprios meios ou autorizar terceiros para executarem as operações de pesquisa, exploração, remoção ou demolição de coisas ou bens referidos no art. 1º desta lei, no exercício do direito a que se referem o art. 10 e o § 2º do art. 11.

Nesse interim, destaca-se a Normam 10/2003/DPC, Norma da Autoridade Marítima para pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas e bens afundados, submersos, encalhados e perdidos.

A Normam 10/2003/DPC estabelece, no item 203, que, quando as coisas ou bens constituírem ou vierem a constituir perigo, obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente, o Distrito Naval (DN) poderá adotar as seguintes linhas de ação:

a) determinar ao responsável pelas coisas ou bens submersos ou encalhados em águas sob jurisdição nacional a sua remoção ou demolição, no todo ou em parte; e

b) assumir as operações de remoção, demolição ou exploração da coisa ou bem submerso ou encalhado, por conta e risco de seu proprietário ou responsável, desde que a situação vigente não esteja na competência da Administração do Porto Organizado, conforme previsto no art. 17, § 1º, inciso VII, da Lei n. 1.2815/2013 a quem caberá efetuar a respectiva operação.

¹³ *Vide*: Art. 7º. Decorrido o prazo de 5 (cinco) anos, a contar da data do sinistro, alijamento ou fortuna do mar, sem que o responsável pelas coisas ou bens referidos no art. 1º desta lei tenha solicitado licença para sua remoção ou demolição, será considerado como presunção legal de renúncia à propriedade, passando as coisas ou os bens ao domínio da União.

Igualmente, a referida Normam, em seu item 302, disciplina: “A remoção ou demolição, quando não realizada pela União, correrá por conta e risco do interessado.”

Em seguida, estabelece a Lei n. 7.542/1986, que o responsável direto para proceder à referida remoção também poderá ser a empresa seguradora:

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;

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. II (GN).

Conforme se depreende do art. 13 retrocitado, ressalta-se que a lei menciona, de forma clara, que *o segurador é aquele que tenha coberto de forma específica a remoção do casco naufragado*, e que essa será solidariamente responsável pelos possíveis danos decorrentes do naufrágio.

O que deve ser ponderado no caso em concreto é que, em decorrência do naufrágio, os destroços podem representar um risco ou um dano ambiental, a depender do local do afundamento e, caso isso ocorra, estaríamos diante do dever de salvamento/remoção em virtude da responsabilidade civil objetiva.

Inicialmente, é necessário esclarecer a diferença entre indenização, pelo valor coberto na apólice, das despesas de salvamento, que gera o dever de ressarcimento ao segurado (indenização # ressarcimento).

A responsabilização por danos a terceiros (responsabilidade civil) não se confunde com despesas com salvamento. Dessa forma,

a cobertura de salvamento é obrigação que decorre de dispositivo legal, qual seja, do Código Civil, confira:

Art. 77I. Sob pena de perder o direito à indenização, o segurado participará o sinistro ao segurador, logo que o saiba, e tomará as providências imediatas para lhe minorar as consequências.

Parágrafo único. Correm à conta do segurador, até o limite fixado no contrato, as despesas de salvamento consequente ao sinistro.

Por sua vez, o art. 779 do Código Civil, completa o regime da reparação devida ao segurado dispondo que o risco de danos garantido pelo contrato de seguro compreende “todos os prejuízos resultantes ou consequentes, como sejam os estragos ocasionados para evitar o sinistro, minorar o dano ou salvar a coisa”.

Igualmente o faz o Código Comercial:

Art. 710. Estão a cargo do segurador todas as perdas e danos que sobrevierem ao objeto seguro por alguns dos riscos especificados na apólice.

Art. 730. O segurador é obrigado a pagar ao segurado as indenizações a que tiver direito, dentro de 15 (quinze) dias da apresentação da conta, instruída com os documentos respectivos; salvo se o prazo do pagamento tiver sido estipulado na apólice.

Outrossim, no caso de naufrágio, disciplina o Código Comercial, que o segurado deve tomar todas as medidas necessárias para salvar ou reclamar os objetivos ao segurador, podendo, inclusive, exigir o adiantamento do dinheiro necessário, *vide*:

Art. 72I – Nos casos de naufrágio ou varação, presa ou arresto de inimigo, o segurado é obrigado a empregar toda a diligência possível para salvar ou reclamar os objetos seguros, sem que para tais atos se faça necessária a procuração do segurador, do qual pode o segurado exigir o adiantamento do dinheiro preciso para a reclamação intentada ou que se possa intentar, sem que o mau sucesso dessa prejudique ao bolso do segurado pelas despesas ocorridas.

O Prof. Norman A. Martínez Gutiérrez, a respeito da cobertura de remoção de destroços, ensina:

Thus, is frequently the case that the shipowner and his P&I Club will voluntarily undertake the removal of the wreck. Indeed standard form contracts for this purpose, such as the WRECKFIXED, WRECKHIRE, WRECKSTAGE, have been produced by the ISU, the international Group of P&I Clubs and other interested parties. These forms have been endorsed and published by BINCO.¹⁴

Nesse sentido, explica Humberto Theodoro Júnior:

Diante do sinistro, como se vê, o segurador torna-se (ou pode tornar-se) responsável por duas obrigações distintas e oriundas de fontes diversas: (i) *a de pagar a indenização correspondente ao sinistro objeto da cobertura contratada* (obrigação contratual, portanto); e (ii) *a de suportar as despesas de salvamento – se as houver, obviamente –, respeitado o “limite fixado no contrato”*. *Aqui a obrigação já não é mais produto do contrato, mas da lei, que a institui, de maneira originária, haja ou não previsão no contrato a seu respeito. O que fica relegado à vontade convencional das partes é apenas o estabelecimento do limite das despesas ressarcíveis, e nunca a existência propriamente da obrigação do segurador de responder por tais encargos. Repita-se: não é o contrato que cria tal responsabilidade, é a própria lei que a institui e a imputa ao segurador. Trata-se, assim, de obrigação tipicamente legal, e não contratual ou convencional.*¹⁵

Dessa forma, o segurado, quando efetua gastos de salvamento do bem-afetado pelo sinistro, o faz compelido também por imposição da lei e sob a cominação de perda do direito à indenização securitária (CC, art. 771, *caput*).¹⁶

Tão somente dessa maneira, o contrato de seguro em tela poderá atingir sua função social, perfeitamente definida pelo advogado Dr. Ernesto Tzirulnik:

¹⁴ GUTIÉRREZ, Norman A. Martínez. *Limitation of liability in international maritime conventions*: the relationship between global limitation convention and particular limitation regimes. New York: Routledge, 2012. p. 169.

¹⁵ THEODORO JÚNIOR, Humberto. *Seguro de danos: despesas de salvamento e despesas de contenção: regime jurídico*. Disponível em: http://www.lex.com.br/doutrina_26663422_SEGURO_DE_DANOS_DESPESAS_DE_SALVAMENTO_E_DESPESAS_DE_CONTENCAO_REGIME_JURIDICO.aspx. Acesso em: 5 maio 2018.

¹⁶ *Idem*.

É certo que os contratos de seguro são fundados no risco, tanto que cabe ao segurado transferir a propriedade do objeto segurado à seguradora nos casos de perda total construtiva ou presumida, em troca do pagamento da indenização por perda total, conforme institui o Código Comercial Brasileiro, *vide*:

CCOm. Art. 753 – É lícito ao segurado fazer abandono dos objetos seguros, e pedir ao segurador a indenização de perda total nos seguintes casos:

1 – presa ou arresto por ordem de potência estrangeira, 6 (seis) meses depois de sua intimação, se o arresto durar por mais deste tempo;

2 – naufrágio, varação, ou outro qualquer sinistro de mar compreendido na apólice, de que resulte não poder o navio navegar, ou cujo conserto importe em três quartos ou mais do valor por que o navio foi segurado;

3 – perda total do objeto seguro, ou deterioração que importe pelo menos três quartos do valor da coisa segurada (arts. ns. 759 e 777);

4 – falta de notícia do navio sobre que se fez o seguro, ou em que se embarcaram os efeitos seguros (art. n. 720).

Nesse interim, importante é mencionar a Convenção Internacional de Nairobi para Remoção de Destroços de 2007, que ainda está em processo de adesão pelo Brasil, entretanto garante o direito de qualquer Estado soberano, parte da convenção, de promover diretamente a remoção de destroços.

O Prof. Norman A. Martínez Gutiérrez, a respeito da referida convenção, ensina:

The original of the Nairobi convention date back to the 1970s. Indeed, the initial trigger seems to have been the Torrey Canyon incident in 1967. As started above, this incident led to the creation of the IMO Legal Committee and the adoption of the 1969 CLC and Fund Convention. Nevertheless, considering that the wreck of the Torrey Canyon lay outside the limits of the UK territorial sea, and measures were required to prevent damage to the coast by oil which continued to

leak from the wreck, it became clear that an international convention was required to grant coastal States powers to take such measures on the high seas. This led to the adoption of the International Convention.¹⁷

A referida convenção reconhece que os destroços, se não forem removidos, podem representar um risco à navegação ou ao meio ambiente marinho, e que é importante a adoção de regras e procedimentos internacionais uniformes, para assegurar a pronta e efetiva remoção de destroços e o pagamento de compensação pelos custos envolvidos na remoção.

Destaca-se que a convenção em glosa só deve ser aplicada quando os destroços representam um risco (“It must be noted that if the wreck does not constitute a hazard, the Convention does not apply”).¹⁸

A Convenção Internacional de Nairobi se aplica em naufrágios ocorridos em Zona Econômica Exclusiva de um Estado-parte, estabelecida de acordo com o Direito Internacional ou, se um Estado-parte não tiver estabelecido tal zona, uma área além e adjacente do mar territorial daquele Estado, determinada pelo Estado de acordo com o Direito Internacional, estendendo-se por não mais de 200 milhas náuticas contadas a partir das linhas de base das quais é medida a largura do seu mar territorial.

Em seu art. 20, a referida convenção, estabelece: “A aplicação dessa Convenção dentro da área da convenção não dará a um Estado-parte o direito de pleitear ou de exercer soberania, ou direitos soberanos sobre qualquer parte do alto-mar.”

A Convenção Internacional de Nairobi para Remoção de Destroços, 2007, ratifica, como regra, no art. 10, a responsabilidade do proprietário pelos custos de localização, sinalização e remoção dos destroços. Ainda, a obrigação de seguro ou garantia financeira para remoção de destroços de navios com arqueação bruta de 300 ou mais toneladas.

¹⁷ GUTIÉRREZ, Norman A. Martínez. *Limitation of liability in international maritime conventions: the relationship between global limitation convention and particular limitation regimes*. New York: Routledge, 2012. p. 167.

¹⁸ *Ibidem*, p. 170.

Os custos com remoção de destroços/casco naufragado são considerados despesas com salvamento, o que possibilita uma atuação incisiva dos possíveis responsáveis.

Restou esclarecido que a remoção de casco naufrago só deve ser uma obrigação quando determinada pela autoridade marítima e quando constituir, ou vier a constituir perigo, obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente (art. 50, da Lei n. 7.542/1986). Assim, a permanência do casco no local de naufrágio é uma solução viável e já aceita pela referida lei.

Diante da impossibilidade completa de remoção do casco naufragado, deve ser reconhecida como solução viável a permanência do casco no local do naufrágio. Para tanto, medidas preventivas para evitar danos ambientais e promover a segurança da navegação devem ser tomadas, com destaque à remoção de óleo no interior do casco, com vistas a manter a qualidade ambiental e a segurança.

Além da necessária manifestação da autoridade marítima, conforme estipula a Lei n. 9.537/1997, que deverá emitir um parecer da autoridade marítima no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, observando os procedimentos preconizados nas Normas da Autoridade Marítima, é imprescindível a manifestação do órgão ambiental-federal competente, qual seja o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (Ibama).

Quando estamos diante de um naufrágio deliberado, adota-se como referência a Instrução Normativa n. 22, de 10/7/2009/Ibama, que dispõe sobre o licenciamento ambiental para instalação de recifes artificiais no Mar Territorial e na Zona Econômica Exclusiva brasileiros.

Destaca-se que a referida instrução foi elaborada considerando a Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias (Convenção de Londres – LC/1972), internalizada no Brasil pelo Decreto n. 87.566, de 16 de setembro de 1982, que considera *alijamento* todo despejo deliberado, no mar, de resíduos e outras substâncias, efetuado por embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções no mar; e todo afundamento deliberado, no mar, de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras

construções no mar. Ainda, por *mar* se entendem todas as águas marinhas que não sejam águas interiores dos Estados.

Assim, a Instrução Normativa n. 22, de 10/7/2009 não se aplica aos casos em que se analisa o naufrágio acidental, cuja permanência/abandono da embarcação no local de naufrágio finda por ser a única saída possível.

Nessa senda, menciona-se o art. V da Convenção de Londres – LC/1972, o qual estabelece que proibições de alijamento (art. IV) não se aplicarão quando for necessário salvaguardar a segurança da vida humana ou de embarcações, aeronaves, plataformas e outras construções no mar, em casos de força-maior devido às inclemências do tempo ou em qualquer outro caso que constitua perigo para a vida humana ou uma real ameaça a embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções no mar, se o alijamento configurar o único meio de se evitar a ameaça e se existir a probabilidade de que os danos oriundos do dito alijamento venham a ser menores do que os que de outro modo ocorreriam.

Dessa forma, o alijamento será levado a cabo de forma que se reduza, ao mínimo, a probabilidade de que venha a ocasionar danos a seres humanos ou à vida marinha.

No caso de naufrágios acidentais, não se fala em licenciamento ambiental, considerando que o ato já ocorreu, devendo o referido órgão analisar e indicar estudos e medidas mitigadoras de possíveis danos ambientais, que ficarão a cargo dos responsáveis, conforme explicado.

No mais, a questão afeta à responsabilidade civil de diversos atores ou até o reconhecimento da necessária permanência do casco no local de naufrágio se coaduna como de difícil solução.

Assim, no caso em concreto, diversos cenários e soluções devem ser considerados visando à obtenção de uma solução adequada. Tal aspecto merece ser amplamente considerado posto que, por vezes, acidentes marítimos, com destaque a naufrágios, são judicializados.

Nessas ações, como pedido liminar, há sempre a remoção do caso naufragado em curtíssimo período de tempo, sem que haja conhecimento acerca da realidade das condições operacionais, ambientais e estruturais do referido salvamento.

Conforme ensina Ronald Dworkin, certos conceitos jurídicos, como os de contrato válido, responsabilidade civil e crime, têm a seguinte característica: se o conceito é válido em determinada situação, os juízes têm o dever, pelo menos *prima facie*, de decidir certos pleitos num certo sentido, mas, se não é válido, os juízes devem, *prima facie*, decidir os mesmos pleitos no sentido oposto.¹⁹

Assim, nesses casos, não se supõe que exista alguma terceira possibilidade, que, no caso de naufrágios, no qual pode ser inclusive a permanência do casco no local onde se encontra, quando não é possível sua remoção ou quando não restar configurado perigo, obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente.

Conforme ensina Dworkin, “a lei pode estipular, de maneira similar, circunstâncias em que alguém que causou dano não é responsável nem não responsável por esse dano, mas, como poderíamos dizer, ‘vulnerável’ à responsabilidade”.²⁰

Portanto, diante do caso concreto, a solução aceitável e necessária poderá ser a permanência do casco no local do naufrágio, devendo existir uma interpretação ampla, considerando uma terceira possibilidade de solução.

Conclusão

Conforme anunciado inicialmente, o objetivo principal deste trabalho era a problemática subjacente à definição de responsabilidade civil pela remoção de cascos naufragados, possibilitando uma maior proteção da área marítima, evitando danos ambientais, pugnando pela manutenção da segurança da navegação.

Dessa forma, através do artigo em comento, foi possível atingir as conclusões a seguir indicadas.

A remoção do casco náufrago deverá seguir a teoria da responsabilidade civil objetiva quando se constituir uma obrigação determinada

¹⁹ DWORKIN, Ronald. *Uma questão de princípio*. Trad. de Luís Carlos Borges. São Paulo: Martins Fontes, 2000. p. 190. (Coleção justiça e direito).

²⁰ *Ibidem*, p. 192.

pela autoridade marítima, por se estabelecer como um obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente.

Importante é elucidar que naufrágio é um acidente da navegação, conforme estabelece a Lei n. 2.180/1954, que dispõe sobre o Tribunal Marítimo, sendo conceituado como a submersão total ou parcial de embarcação em águas, por perda de flutuabilidade decorrente de embarque de água em seus espaços internos, sem possibilidade de reinserção por meios próprios.

A teor do art. 13, inciso I da referida lei, ao julgar os acidentes e fatos da navegação, o Tribunal Marítimo deverá definir a natureza, determinando as causas, as circunstâncias e a extensão, bem como indicar os responsáveis; assim, poderá se estabelecer a responsabilidade administrativa subjetivo-marítima.

Diante da ocorrência de um naufrágio, surgem possíveis responsáveis para promover a remoção do casco náufrago, bem como do óleo no interior da embarcação, visando, ainda, à promoção das ações de prevenção e contenção de danos ao meio ambiente.

Portanto, caso o acidente em glosa ocorra na área de porto organizado, a Lei n. 12.815/2013 disciplina que compete à administração do porto organizado (autoridade portuária) promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações, que possam prejudicar o acesso ao porto. Todavia, quando o naufrágio ocorrer em águas jurisdicionais brasileiras, esse será regulado pela Lei n. 7.542/1986, que dispõe sobre 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. Nesse cenário, surgem, então, três possíveis responsáveis: proprietário da embarcação, segurador e autoridade marítima.

Restou esclarecido que a remoção de casco náufrago só deve ser uma obrigação quando determinado pela autoridade marítima e quando constituir, ou vier a constituir, perigo, obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente (art. 50, da Lei

n. 7.542/1986). Assim, a permanência do casco no local de naufrágio é uma solução viável e já aceita pela referida lei.

Diante da impossibilidade completa de remoção do casco naufragado, deve ser reconhecida como solução viável a permanência do casco no local do naufrágio. Para tanto, medidas preventivas para evitar danos ambientais e promover segurança na navegação, devem ser tomadas, com destaque, a remoção do óleo no interior do casco, com vistas a manter a qualidade ambiental e a segurança.

Quando estamos diante de um naufrágio deliberado, intencional, adota-se como referência a Instrução Normativa n. 22, de 10/7/2009/Ibama, que dispõe sobre o licenciamento ambiental para instalação de recifes artificiais no Mar Territorial e na Zona Econômica Exclusiva brasileiros. Entretanto, a referida instrução normativa não se aplica aos casos em que se analisa o naufrágio acidental, cuja permanência/abandono da embarcação no local de naufrágio finda por ser a única saída possível.

Portanto, nesses casos, a permanência do casco no local do naufrágio, quando não for possível sua remoção ou quando não restar configurado perigo, obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente, pode findar por ser uma possível solução, devendo, para tanto, existir uma interpretação ampla, considerando todas as reais possibilidades de solução dos conflitos.

Referências

- BENJAMIN, Antônio Herman de Vasconcellos e. Responsabilidade civil pelo dano ambiental. *Revista de Direito Ambiental*, v. 9, 1998.
- BRASIL. Agência Brasil. *Acidentes com embarcações no Brasil aumentam 12,63% em 2017*. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-08/acidentes-com-embarcacoes-no-brasil-aumentam-1263-em-2017>. Acesso em: 5 maio 2018.
- BRASIL. CMAR. Comando da Marinha. *Estatísticas de acidentes marítimos no Brasil*. Disponível em: <http://www.consultaesic.cgu.gov.br/busca/dados/Lists/Pedido/Item/displayifs.aspx?List=0c839f31%2D47d7%2D4485%2Dab65%2Dabocee9cf8fe&ID=479126&Web=88cc5f44%2D8cfe%2D4964%2D8ff4%2D376b5ebb3bef>. Acesso em: 5 maio 2018.
- BRASIL. DPC. *Quadros Estatísticos de Inquiridos e Acidentes da Navegação (IAFNs)*, 2018. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/pt-br/diian/estatisticas-de-acidentes/acidentes-em-2018>. Acesso em: 5 maio 2018.
- CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. *Curso de Direito Marítimo sistematizado: Direito Material e Processual*. Curitiba: Juruá, 2017.
- CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. *Direito Constitucional Marítimo*. Curitiba: Juruá, 2011.
- DWORKIN, Ronald. *Uma questão de princípio*. Trad. de Luís Carlos Borges. São Paulo: Martins Fontes, 2000. (Coleção justiça e direito).
- GOMES, Luiz Flávio; VIGO, Luis Rodolfo. *Do Estado de Direito Constitucional e transconstitucional: riscos e precauções: navegando pelas ondas evolutivas do Estado e da justiça*. São Paulo: Premier Máxima, 2008.
- GUTIÉRREZ, Norman A. Martínez. *Limitation of liability in international maritime conventions: the relationship between global limitation convention and particular limitation regimes*. New York: Routledge, 2012.
- THEODORO JÚNIOR, Humberto. *Seguro de Danos: despesas de salvamento e despesas de contenção: regime Jurídico*. Disponível em: http://www.lex.com.br/doutrina_26663422_SEGURO_DE_DANOS_DESPESAS_DE_SALVAMENTO_E_DESPESAS_DE_CONTENCAO_REGIME_JURIDICO.aspx. Acesso em: 5 maio 2018.
- TZIRULNIK, Ernesto; OCTAVIANI, Alessandro. *Fraude contra o seguro*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000. p. 11-43.