

**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO****EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) DO(A) 9A VARA FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DE PERNAMBUCO**

Distribuição por dependência ao processo **0803727-78.2023.4.05.8300**

A **UNIÃO FEDERAL**, pessoa jurídica de direito público e o **INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS RENOVÁVEIS – IBAMA**, pessoa jurídica de direito público, por meio da **ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO**, nos termos do art. 131 da Constituição Federal c/c a Lei Complementar nº 73/93, vem à presença de Vossa Excelência, com fulcro nos art. 225 da Constituição da República (CR) e no art.1º, I, da Lei nº. 7.347/1985 (Lei da Ação Civil Pública - LACP) cumulados com os dispositivos previstos nas Leis 6.938/1981 (Política Nacional do Meio Ambiente - PNMA) e 12.305/2010 (Lei da Política Nacional de Resíduos Sólidos - PNRS), propor **AÇÃO CIVIL PÚBLICA** em face de:

1)**SOK DENIZCILIK VE TIC. LTD.** STI., Ataturk Mah., Aygaz Cad., Gemi Sokum Bolgesi, Parsel 08-09, 35800 Aliaga – IZMIR / TURKEY (e-mail: info@sokship.com) empresa estrangeira cuja representante no Brasil é a empresa OCEANS PRIME OFFSHOREAGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA., CNPJ 19.356.964/0001-03, situada à Av. Rio Branco, 37, sala 808, Rio de Janeiro – RJ (telefones 21- 2236.7578, 21 – 3176.1076 e 21 –3176.0487) e tendo como representante jurídico o advogado UFUK ENGIN CAN (e-mail de contato: ufukengincan@uchukuk.com) com endereço em Mustafa Münir Birsel Sok Kordon İş Hanı, 4/1, D: 503, 35220 Konak, Turquia;

2)**CELAL YGIT**, turco, portador do número de identidade na Turquia - TC 66325153630, (e-mail: info@msk-maritime.de), Presidente do Conselho de Diretores da **SOK DENIZCILIK VE TIC. LTD.** STI, com endereço em Yali Mah Osman nuri Ozturk Sok, n. 19/2, Aliaga - Izmir - Turquia;

3)**HARUN YGIT**, Diretor-Gerente (Managing Director) da **SOK DENIZCILIK VE TIC. LTD.** STI, com endereço em Ataturk Mah., Aygaz Cad., Gemi Sokum Bolgesi, Parsel 08-0935800 Aliaga – IZMIR/ TURKEY, e-mail de contato: info@sokship.com;

4)**MSK MARITIME SERVICES & TRADING LTD**, empresa estrangeira, com endereço em: POBox 1405 – Majuro, Marshall Islands, Telefone: +49 172 3015559 / +49 3212 1245240 - e-mail: info@msk-maritime.de / towage@msk-maritime.de / mehmet.alatas@nsn-law.com), representada pelo sr. ZILAN COSTA E SILVA, advogado inscrito na OAB/BA 22.513 e na OAB/RJ 168.800 (CPF 337.513.315-49) - zilan@costaesilva.net - com endereço na Rua José Peroba, 275, Edf. Metrópolis Empresarial, sala 404, Stiep, Salvador/BA, também representada pelo advogado MEHMET NEDRET UNLU, e-mail de contato: nsnlaw@nsn-law.com) com endereço em Burhaniye, Altunizade, Atilla Sk. No: 6, 34676 Üsküdar/İstanbul, Turquia;

5) **TURGAY KINALIBALABAN**, Diretor Administrativo da MSK, com endereço em Helmholtzstr, 33, 10587, Berlim - Alemanha, e-mail de contato: info@msk-maritime.de;

6) **OCEANS PRIME OFFSHORE AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA.**, CNPJ 19.356.964/0001-03, situada à Av. Rio Branco, 37, sala 808, Rio de Janeiro – RJ (telefones 21-2236.7578, 21 – 3176.1076 e 21 –3176.0487);

7) **BERNARDO PONCE DE LEON RODRIGUES**, brasileiro, diretor da empresa OCENS PRIME, com endereço à Rua Tito, 842, Apt. 108, Vila Romana, São Paulo/SP, CEP: 05051-000, portador do CPF 085.495.477-51, e-mail: bernardo.ponce@ocensprime.com.br;

8) **THOMAS MILLER SPECIALTY**, empresa estrangeira provedora de seguro P&I (Protection and indemnity insurance), com endereço localizado em 90 Fenchurch St, London EC3M 4ST, Reino Unido, e-mail de contato: Shiladitya.Bose@thomasmiller.com;

pelas razões de fato e de direito em sucessivo:

DOS FATOS

A presente ação civil pública tem por objetivo condenar os Réus ao pagamento de indenização que permita ressarcir prejuízos e compensar os graves e irreversíveis danos ambientais advindos do afundamento do casco do ex-NAe São Paulo, o qual foi provocado pela atividade comercial desenvolvida pelas Rés, em suas ações e omissões.

Desde já, cumpre destacar que o evento danoso objeto desta ação está diretamente associado à operação de deslocamento do comboio que conduziu o casco do ex NAe São Paulo, de propriedade da empresa estrangeira **SOK DENIZCILIK VE TIC. LTD. STI**, o qual, depois, passou a estar sujeito ao comando da operação por parte da empresa estrangeira **MSK MARITIME SERVICES & TRADING LTD**, **sob a gestão de quem foi provocado o afundamento indesejável.**

Para entender os desdobramentos e responsabilidades reparatórias das empresas Rés, cumpre apresentar resumo histórico desde o descomissionamento do ex-Porta Aviões São Paulo até os fatos que redundaram no alijamento do casco:

Em 22/11/2018, por meio da Portaria N° 347, de 2018, do Comando da Marinha (fl. 27 do documento SEI n° 10145478), foi dada a baixa do Serviço Ativo da Armada do NAE-São Paulo. A partir daí o Porta Aviões passou à condição de casco de ex-navio, resíduo, cuja destinação ambientalmente adequada era seu único fim aceitável (Nota Técnica n° 3/2023/Corem/CGQua/Diqua, em anexo).

Diante disso, para viabilizar a destinação ambientalmente adequada do casco, em pioneira iniciativa, a Marinha do Brasil, em 2019, através da Empresa Gerencial de Projetos Navais - EMGEPRON, empresa pública brasileira vinculada ao Ministério da Defesa por intermédio do Comando da Marinha, lançou o Edital de Licitação n° 043/2019, para alienação do casco do ex-navio NAE São Paulo, na modalidade Leilão, estabelecendo todas condições, inclusive a obrigação de dar **destinação final, única e exclusiva de Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada ao arrematante que adquirir o casco.**

Toda essa operação, segundo o Edital estava totalmente sujeita aos ditames da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios - MARPOL 73/78, Convenção sobre a Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias - Convenção de Londres (1972) e o Protocolo de 1996, internacionalizada pelo Decreto n° 87.566, de 16 de setembro de 1982, **Lei n° 12.305, de 2 de agosto de 2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos**, Lei n° 9.966, de 28 de abril de 2000, que trata 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, **Convenção de Basileia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito (1989) (internalizada pelo Decreto n° 875, de 19 de julho de 1993 e pelo Decreto n° 4.581, de 27 de janeiro de 2003, sendo também regulamentada pela Resolução CONAMA n° 452, de 02 de julho de 2012 e a Instrução Normativa Interministerial MD/MMA n° 2, de 07 de julho de 2016);**- Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (NPCP-2012); e- Normas da Autoridade Marítima N° 08 (NORMAN 08). (Nota Técnica n° 3/2023/Corem/CGQua/Diqua, em anexo).

Pois bem.

Como se observa, além de ser uma obrigação expressa no instrumento de venda do casco, à qual estava vinculado o comprador, a obrigação de dar destino único e adequado ao resíduo se constitui em dever legal estabelecido na legislação pátria e em tratados internacionais.

Como visto, estava estatuído no referido instrumento convocatório que a exportação para um estaleiro apto a realizar a reciclagem verde no exterior (*porque no Brasil não há estaleiro aptos a essa operação e o Governo Francês, que detinha essa prerrogativa, indicou que o destino deveria ser um estaleiro credenciado pela União Européia*) deveria observar o regramento estabelecido na Convenção de Basileia, incumbindo ao arrematante, no caso a empresa **SOK DENIZCILIK VE TIC. LTD. STI**, a obrigação de apresentar todos os documentos técnicos e seguros necessários para viabilizar o transporte e destino seguro e adequado para o desmantelamento sustentável do ex-navio.

Dentre os documentos, pode-se citar: certificados, plano de reciclagem, inventário de Materiais Perigosos (IHM-INVENTORY OF HAZARDOUS MATERIALS), Plano de Transporte do casco, apólice de cobertura do seguro para o movimento transfronteiriço do casco, em cumprimento ao previsto no Art. 5º, da Instrução Normativa Interministerial MD/MMA nº 2. de 7 de julho de 2016, manifestação favorável do IBAMA, a autorização de exportação da Receita Federal e o despacho favorável da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, entre outros documentos.

Isso para dizer que a operação que viabilizaria a compra do casco estava absolutamente condicionada e restritamente disciplinada para que o arrematante promovesse todos os cuidados necessários, desde a tomada do casco até sua destinação final, com desmantelamento, venda das partes detentoras de valor econômico e descarte adequado dos resíduos perigosos.

No entanto, inicialmente, a licitação veio a ser revogada, pelo motivo de "*Não houve arremate*", conforme Aviso de Revogação da Alienação Nº 43/2019, datado de 16/11/2020.

Apesar disso, em 03/12/2020, novamente a EMGEPRON lançou o AVISO DE ALIENAÇÃO Nº 67/2020, com mesmo Edital, agora na modalidade de venda, e após o credenciamento (em 29/01/2021) e a Habilitação das empresas (em 02/03/2021), em 03/05/2021 **logrou êxito na venda para a empresa SÖK DENIZCILIK TIC LTD STI**, representada no leilão por seu procurador, Jorge Wilson de Azevedo Cormack, da Empresa Cormack Marítima Ltda., CNPJ nº 01.956.427/0001-20.

Inicialmente, funcionou como representante da empresa SOK no Brasil, a empresa COMARK MARÍTIMA LTDA. Em seguida, houve alteração dessa representação para a empresa OCEAN PRIME, qual figurou como exportadora do casco.

A partir de provocação do interessado (16.04.2021), o IBAMA, como autoridade nacional para a Convenção de Basileia, passou a exigir e analisar os documentos técnicos necessários ao consentimento duplo a ser dado para o transporte transfronteiriço do resíduo perigoso em questão.

Nesse sentido, o IBAMA realizou o procedimento de Notificação e Consentimento Prévio (PIC), de acordo com o artigo 6 da Convenção de Basileia, exigindo os documentos técnicos e inventários adequados para o tratamento ambiental da embarcação, deslocamento e destinação do resíduo.

Em 30/05/2022, foi recebido o consentimento da Autoridade Competente da Turquia para a exportação do ex-NAE SAO PAULO. Em sua autorização, a autoridade turca informou que, caso a embarcação apresentasse níveis de radiação contrários aos declarados, que a embarcação seria retornada ao Brasil. Além dessa exigência, nenhum óbice foi apresentado. Tratava-se, portanto, de exigência a ser observada pelo exportador nacional (Oceans Prime) e pelo arrematante e destinador (SÖK DENIZCILIK), que desde já estavam informados da condição imposta para a movimentação.

Em 03/08/2022, a SÖK/OCEANS PRIME recebem o Passe de Saída da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil e o Passe de Saída de embarcação da POLÍCIA FEDERAL DO BRASIL Nº 030325/2022.

Em 04/08/2022, a SÖK/OCEANS PRIME emitem o *Bill of Lading* para a DUE: 21BR001997119-0, iniciando assim viagem até Aliaga, Turquia.

Em 26/08/2022, a Autoridade Competente da Turquia enviou carta ao IBAMA **cancelando o consentimento** com condições emitido para a Notificação BR 231121, que autorizava o envio da embarcação ex-NAE SAO PAULO para Aliaga, Turquia. Imediatamente, o IBAMA comunica a SÖK/OCEAN PRIME da decisão da autoridade turca (Ofício nº 59/2022/CGQua/Diqua), e suspende a autorização emitida pelo IBAMA, informando, ainda, que o exportador brasileiro deveria providenciar, às suas expensas, o retorno ao Brasil da embarcação, sob o risco de incorrer em tráfico ilegal, conforme disposto no Artigo 9 da Convenção de Basileia e Lei de Crimes Ambientais.

Por meio do OFÍCIO Nº 239/2022/DIQUA/IBAMA, de 05.09.2022, as empresas SOK e OCEAN PRIME são notificadas a apresentar programa de retorno do casco ao Brasil:

Neste momento, reiteramos o Ofício nº 59/2022/CGQUA/DIQUA e notificamos ambas as empresas para que, em 72 (setenta e duas) horas a partir do recebimento desta comunicação, apresentem programação de retorno do ex-NAE. Importante destacar que, tendo em vista que não

consta da Notificação BR231121 nenhum país de trânsito, o ex-NAE não está coberto com autorização da Convenção da Basileia para atracar em nenhum outro país que não o Brasil.

Em seguida é emitido OFÍCIO Nº 73/2022/CGQUA/DIQUA/IBAMA, em 15.09.2022, dirigido às empresas SOK/OCEAN PRIME indicando que deve procurar as autoridades portuária, marítima e aduaneira para possível atracação no Brasil, advertindo que as empresas permanecem como responsáveis legais pelo casco em território nacional, podendo ser requerida nova autorização de exportação, se for o caso.

Em 26/09/2022, a Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil encaminha orientações à SÖK, conforme segue:

(...)venho por meio desta Carta orientar e indicar que o casco do ex-NAE São Paulo (casco) seja levado para a área marítima de espera no entorno das coordenadas LAT 08° 21,0' S/LONG 034° 45,0' W. Naquela área, o casco deverá ser inspecionado por uma empresa de Salvage Master, a ser contratada pela SÖK DENIZCILIK VE TICARET LTD. STI. (SÖK), a fim de se verificar a integridade do casco e suas atuais condições de fluabilidade e estabilidade, garantindo o trânsito do comboio, com segurança, pelo litoral brasileiro, além de permitir as condições apropriadas para uma futura autorização do ingresso do casco em águas interiores para atracação em um porto (a ser escolhido pela SÖK).

[...]

Caberá à SÖK buscar junto aos terminais portuários um local para a atracação e guarda do casco em segurança, às suas expensas, até a decisão das autoridades competentes sobre a sua exportação.

Em 27.09.2022, a Marinha do Brasil reitera essa determinação.

A partir daí houve troca de inúmeras comunicações, todas por meio eletrônico (e-mail) entre a empresa SOK e as autoridades brasileiras, visando orientar e exigir o cumprimento das medidas necessárias para ingresso em águas interiores e realização do reparo no casco.

Apesar da premente necessidade da realização do relatório de inspeção *Salvage Master* que permitiria identificar as condições de fluabilidade e estabilidade do casco para fins de viabilizar seu reparo e possível reexportação, o mencionado relatório somente foi executado em 18.10.2022.

Vale mencionar que, além do referido relatório, era fundamental que a empresa apresentasse o seguro P&I (apropriado ao caso) e cumprisse os procedimentos do capítulo 2, item 213 da NORMAM 08:

a) plano de execução da faina elaborado por um Salvage Master identificado, contendo os seguintes itens:

1) cronograma dos eventos que apresente todas as etapas da faina, de modo a garantir a segurança necessária durante a operação;

2) plano de reboque detalhado, contendo entre outros aspectos: - 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, os seus bollard-pull, a certificação das tripulações, o nome da empresa responsável pela execução do plano, o nome do representante e os telefones de contato no Brasil etc; e - 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.

3) plano de evacuação de emergência do rebocado/rebocador.

4) plano de singradura contendo a derrota planejada.

b) ratificação do plano de execução da faina por Sociedade Classificadora, Entidade Especializada ou Engenheiro Naval credenciado no Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA) com a expedição da respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART), atestando a estanqueidade e fluabilidade do dispositivo a ser rebocado em Termo Circunstanciado;

c) carta de Compromisso (Letter of Undertaking), emitida por Clube de P&I ou Carta de Fiança Bancária (Bank Letter of Guarantee), emitida por Instituição Financeira com credibilidade reconhecida no mercado, contendo:

- qualificação das partes e razões para sua emissão;

- referência ao contrato ou ao cumprimento de obrigação e circunstâncias em que foi concedida;

- 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.

É válido o registro que consta do Ofício 20-447/CPPE-MB, de 24.10.22, em que a Marinha se pronuncia sobre o relatório de inspeção *salvage master* apresentado pelas empresas mas que traz **algumas inconsistências** que precisaram ser sanadas, como exemplo, a necessidade de uma inspeção subaquática detalhada que permita aferir real extensão de avarias e as providências a serem adotadas para garantir que o casco não oferecesse risco à navegação. Colocou a Marinha à disposição, mas ressaltou a necessidade de observar a NORMAM 10-DPC. Aponta, ainda, necessidade de atender ao item 0213 da NORMAM 08 anteriormente declinado.

Isso aponta que, apesar das inúmeras reuniões e ofícios, as empresas não vinham cumprindo a contento as exigências necessárias para permitir pretendida atracação para conserto do casco, o que ampliou em demasia o espaço de tempo do tráfego do casco, com agravamento de sua situação.

Sem que tenha atendido as exigências da Marinha, a SOK apresenta pedido de atracação à CPRH (gência pernambucana de meio ambiente), consoante Carta enviada em 28.10.22.

Enquanto aguardava resposta da CPRH, a SOK requereu autorização para atracar na Baía de Todos os Santos para reabastecimento do rebocador, conforme Carta de 02.11.22, dirigida à Capitania dos Portos de Pernambuco.

Em 03.11.22, a Marinha relata e reitera o não atendimento, ainda, das exigências da NORMAM 10 e do item 0213 da NORMAM 08, que são condições indispensáveis para ingresso do comboio em águas interiores.

Ainda, sobre a solicitação de autorização para fundear na Baía de Todos os Santos para reabastecer o rebocador, a Marinha emitiu o Ofício 20-475, de 04.11.22, destacando que essa é uma providências logística básica, de responsabilidade do comandante da embarcação. Destacou, ainda, que o retardo no andamento das providências decorre do fato de a empresa não atender às exigências das NORMAM aplicáveis ao caso.

Em 14.11.22, a SOK solicita à Capitania de Portos autorização para fundeio na Baía de Todos os Santos, mas logo é respondido pela Marinha, em 16.11.22 (Ofício 02-117-CPPE/MB) que o Relatório técnico de inspeção no casco e o relatório de inspeção subaquática assinado em 31.10.22 apontavam situação de risco exigindo atracação para reparo, o que desaconselhava fundeio prolongado. Além disso, a Marinha constatou óbice normativo ao fundeio pretendido, porque não há respaldo nas normas marítimas para fundeio de um casco sem guarnição e sem sistema de propulsão. Diante disso, Marinha recomendou que a **SOK promovesse urgente busca de um estaleiro apto e seguro para reparo.**

Além disso, a Marinha reforçou a **necessidade de um seguro P&I com coberturas para remoção de destroços e responsabilidade civil para terceiros e meio ambiente**, além da exigência de que qualquer deslocamento fosse anuído pela seguradora, dado o risco incidente no caso.

Em 10.11.22, o rebocador conseguiu, com apoio da Marinha, desconectar temporariamente o casco aos cuidados dos rebocadores portuários "SVITZER DENISE" e " SVITZER MARIA DARIAN" e se reabasteceu de suprimentos e combustível perante o Porto de Suape.

A partir daí, novas reuniões e comunicações foram realizadas, sem demonstração do atendimento satisfatório às exigências necessárias para atracação. Apesar disso, a SOK apresentou pedidos de autorização para deslocamento e atracação no Arsenal da Marinha no Rio de Janeiro e no Terminal Portuário de Angra dos Reis.

Em 26.11.22, a Marinha responde às colocações da SOK reiterando que a definição do estaleiro é tarefa técnico-comercial da empresa, mesmo com o Arsenal da Marinha seria preciso atender a todas as exigências do Ofício 02-117 da Marinha, de 16.11.22, que indicava cautelas e exigências necessárias para esse tipo de operação, seja pela necessidade de um seguro apropriado, seja pelos cuidados decorrentes da precariedade do casco.

Sobre a tentativa de atracação no Terminal Portuário de Angra dos Reis - TPAR, a Marinha, mediante Ofício 02-213/CPPE-MB, de 29.11.22, responde à SOK informando que não basta uma mera carta de aceite, sem detalhamentos técnicos que garantissem segurança à operação. Era **necessária a apresentação de contrato de reparo e atracação do casco, com estaleiro de comprovada experiência e capacidade para execução da atividade.** A documentação **deveria ser acompanhada de plano de trabalho, cronograma executivo e tempo estimado.** Havia também exigências de conteúdo do contrato para contemplar deveres, responsabilidades, vigilância e manutenção de sistemas, além de procedimentos para resposta de emergências.

Além disso, no referido ofício, dado o decurso do tempo sem que a empresa tenha conseguido avançar na integralização das exigências necessárias, tornou-se necessário novo relatório de vistoria e inspeção, posto que o passar do tempo, aliado aos esforços imprimidos ao casco, tornaram imprescindível nova vistoria sobre a integridade do casco. Essa era uma exigência para saída da área marítima de espera em que se encontrava o casco. Além disso, a Marinha destacou a imperiosa necessidade de atender aos reclamos do mencionado item 0213 da NORMAM 08, conforme anteriormente requerido em ofícios da Marinha e não atendido.

Por fim, nesse ofício, a Marinha apontou, novamente, a necessidade de providenciar seguro P&I para remoção de destroços e responsabilidade civil.

Ou seja, como se observa, **a empresa não vinha cumprindo com as exigências necessárias para uma atracação segura e resolutiva, tendo apresentado iniciativas descoordenadas e insatisfatórias para a recuperação do casco.**

Veja-se que desde pelo menos 30.09.2022 o casco retornou ao Brasil e ainda não havia atendido às providências e cuidados necessários para viabilizar a atracação e reparo.

Essa ineficiência no decorrer do tempo implicou no agravamento da situação de fluatuabilidade e estabilidade da carcaça.

Então, o que se observa, de logo, é que as empresas Rés, ao invés de implementar as medidas necessárias para viabilizar o progressivo alcance das condições que contemplariam a possibilidade de atracação para reparo do casco, agiram **com atraso e incompletude** na implementação das medidas, apresentando sempre resultados insuficientes e bastante aquém daquilo que, desde o início, era sabidamente necessário para viabilizar o ingresso em águas interiores e a atracação em estaleiro apto ao reparo.

Já em dezembro, a SOK vem apresentando cartas por e-mail afirmando atendimento às exigências. No entanto, ao conferir a documentação apresentada a Marinha do Brasil detectava que a empresa reiteradamente deixava de cumprir as exigências apresentadas em atenção às Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) aplicáveis ao caso. Isso aconteceu, por exemplo quando a SOK apresentou intenção de levar o casco para o terminal portuário de Angra do Reis, ocasião em que ficou evidenciado que era necessário realizar cuidados básicos em relação ao seguro P&I como endosso de cobertura para a viagem com direção a Angra dos Reis.

Ademais, foi destacado que o contrato de prestação de serviços firmado entre ECO VERDI MARE e MSK, celebrado em 01.12.22, deveria conter assinatura do interveniente Terminal Portuário de Angra dos Reis, além do "nada a opor" da Capitania de Portos do Rio de Janeiro. Por igual, também é preciso demonstrar atendimento às exigências constantes do item 0213 da NORMAM 08, conforme já cobrado e reiterado em ofícios anteriores.

Nada disso foi atendido, embora sejam exigências pertinentes e necessárias.

Houve novas tratativas com a empresa, mas sem atendimento das providências necessárias (ofício 20-531/CPPE-MB, de 22.12.22). Nesse ofício, a Marinha, de forma colaborativa, indica capitão de Mar e Guerra para ser o ponto focal para orientar a empresa, ao tempo em que convida para reunião a ser realizada no dia 26.12.22, 15h.

Mesmo sem ter cumprido as exigências que viabilizariam a segura atracação do casco para reparos e possível reexportação, a SOK, em carta datada de 21.12.22, **dá ultimato à Marinha, EMGEPRON e IBAMA**, defendendo que o contrato foi descumprido pelas autoridades brasileiras e que o ex-NAe São Paulo na realidade seria um "lixo brasileiro" ("brazilian waste"), ao tempo em que fixa **prazo de 24 HORAS para que o Brasil tome posse do casco**, sob pena de a empresa tomar suas próprias atitudes em defesa de seus interesses.

Diante desse ultimato, a Marinha expediu a Carta 02-11/ComForSup/MB de 23.12.22 através da qual ressalta que a manifestação de interesse em devolver o casco à Marinha não encontra amparo nos termos estabelecidos para a compra do ex-Navio (Edital de licitação 67/2019), já que a propriedade foi totalmente transferida para a empresa com advento da compra e entrega do bem. Apesar disso, visando uma análise mais aprofundada da proposta feita pela empresa, a Marinha convidou a SOK a participar de reunião no dia 26.12. Ao mesmo tempo, a Marinha esclarece que jamais atuou para impedir ou dificultar o retorno do casco e suas operações decorrentes. No entanto, diante dos riscos envolvidos no trânsito do casco avariado, a Marinha teve que exercer suas atribuições estipulando as providências e apresentando as exigências adequadas e necessárias a resguardar os interesses da navegação e da proteção ambiental.

De sua parte, o IBAMA manifestou apreensão com os riscos de graves danos ambientais que estavam envolvidos na continuada circulação do casco avariado em águas brasileiras, ressaltando a inexistência de estaleiro no Brasil que realizasse a reciclagem verde desse tipo de resíduo. Assim, o IBAMA se colocou à disposição para prestar esclarecimentos que se fizessem necessários para viabilizar a destinação ambiental adequada do casco (Ofício 1508/22-GABIN/IBAMA).

Note-se que, em 26.12.22, foi realizada reunião na qual se apresentou o advogado Zilan Costa e Silva como representante da MSK MARITIME SERVICES. Não havia representante da SOK. Na reunião, foi reiterada a intenção de devolver o casco para a Marinha, mas não houve especificação da proposta. Por outro lado, como não havia representante da SOK na reunião, o seu prosseguimento restou prejudicado.

Diante da postura pouco colaborativa da empresa SOK e do aumento da degradação do casco, a Marinha encaminhou Ofício 20-534/CPPE-MB, de 28.12.22, determinando, como medida de segurança, que o casco fosse redirecionado a uma área marítima de espera mais profunda e distante da costa, com profundidade de 500 metros.

No mesmo dia 28.12.22, diante da notícia encaminhada pela firma jurídica NSN de que teria havido a **venda do casco** para a empresa MSK MARITIME SERVICE, a Marinha, por meio da Carta 03-14/ComForSup-MB, de 28.12.22, notifica formalmente a empresa SOK que essa operação é ilegal porque em desacordo com o item 8.6 do Edital de licitação 067.

Na sequência, em 28.12.22, a firma jurídica NSN, no interesse da MSK, informa que seu cliente tem todo o direito de dispor do casco da forma que entender, que as obrigações que antes vinculavam a SOK não se imporiam à MSK. Diante disso, a empresa **adverte as autoridades brasileiras que todas as autorizações devem ser concedidas para que a empresa possa levar o casco para fora das águas brasileiras.**

Em correspondência eletrônica enviada pela firma jurídica NSN, no interesse da MSK, em 30.12.22, a empresa indica como seu advogado autorizado no Brasil, o Dr. Zilan da Costa e Silva Moura, ao tempo em que reafirma que toda tratativa sobre o casco, após 23.12.22, deveria ser feita com a empresa MSK e não com a SOK.

Por outro lado, a situação passa a **ganhar contornos ainda mais dramáticos** em 03.01.23, porque, em que pese não ter avançado mais qualquer atitude concreta da SOK/OCEAN PRIME, ou mesmo da MSK, para viabilizar o plano de atracação e reexportação, **chegou ao final o seguro P&I** que visava cobrir os riscos existentes no transporte do casco. Diante disso, a Marinha expediu Ofício 20-04/CPPE-MB, de 03.01.23, enviado por e-mail para a MSK, SOK E ALP (rebocador), através do qual exigiu, com urgência, da empresa SOK, que promovesse a prorrogação do seguro P&I.

Em resposta, a Marinha recebe **e-mail da representante da empresa THOMAS MILLER (seguradora) recusando a possibilidade renovação do seguro P&I**, em 06.01.23.

Ou seja, a partir daí houve o **rompimento da situação securitária** que guarnecia o casco quanto a acidentes ou sinistros.

Na sequência, novo fato que agravou a situação: a empresa ALP, responsável pelo rebocador, comunicou à Marinha que a empresa MSK deixou de manter os pagamentos pelo reboque do casco. Diante desse fato e do **iminente risco de abandono da carcaça do ex-NAe São Paulo**, a Marinha expediu o ofício 20-15/CPPE-MB, de 10.01, determinando à SOK que adote imediatas providências para permanência do trem de reboque para manter o casco em segurança, no prazo de 24 horas.

Em 10.01.23, a NSN law firm envia carta por e-mail para autoridades brasileiras dando **novo ultimato à Marinha** para que, **em 12 HORAS**, receba de volta o casco do ex-navio SOB PENA DE ABANDONO da carcaça à deriva em águas brasileiras.

Diante desse fato, o **IBAMA ajuizou uma ação com pedido de tutela antecipada antecedente 0800791-80.2023.4.05.8300** contra a MSK e SOK, entre outras empresas, para impedir o abandono ou o deslocamento do comboio para águas internacionais, sem autorização da Marinha ou do IBAMA. A liminar foi concedida pela 9a Vara da Justiça Federal em Pernambuco.

Em face dessa atitude grave e inconsequente, a Marinha decreta o perdimento do casco, conforme autorizado pela Lei 9.537/97, concedendo prazo de 24 horas para o proprietário do casco tomar medidas emergenciais. Após o prazo o bem seria considerado legalmente abandonado.

Mais grave: em 12.01.2023, a empresa SOK, autêntica proprietária do casco e que assumiu integralmente a obrigação central de dar a exclusiva destinação ambiental adequada ao casco, envia correspondência por e-mail às autoridades brasileiras (Marinha e IBAMA), qualificando-a de notificação final em que reafirma que não é mais proprietária do ex-NAe São Paulo, que teria cumprido suas obrigações e que, **embora tenha recebido as comunicações eletrônicas enviadas pelas autoridades brasileiras notificando-a da gravidade dos fatos, não iria mais responder a qualquer comunicação eletrônica.**

A partir da situação de **completo abandono e descumprimento das obrigações** mais comezinhas a respeito da segurança da navegação e sobre poluição no mar, a Marinha passa a agir como autoridade de poder de polícia da navegação marítima e inicia conjunto de medidas para salvaguardar, emergencialmente, os interesses nacionais ligados ao tráfego de embarcações e proteção ambiental.

O IBAMA realizou monitoramento aéreo do casco em 13.01.2023.

Nesse sentido, a partir de criteriosa análise técnica desenvolvida pelo Grupo de Vistorias, Inspeções e Perícias Técnicas da Marinha do Brasil foi realizado RELATÓRIO DE PERÍCIA TÉCNICA no dia 13.01.2023 no casco do ex-NAe São Paulo. Nessa inspeção foi observado que houve aumento crítico da degradação da segurança do casco, com perda irreversível da estabilidade mínima para navegação, com aumento da extensão da avaria, ressaltando o iminente risco para a segurança caso o trem de reboque adentrasse em águas interiores.

Diante da irreversibilidade, ineditismo e gravidade dos riscos envolvidos, a Marinha, a partir de laudo técnico do Centro de Hidrografia da Marinha passa a considerar cenários e escolha de áreas possíveis para alijamento com menor impacto possível. A área a ser determinada deveria atender aos seguintes critérios:

- I. Localização dentro da área da Zona Econômica Exclusiva;
- II. Localização fora de Áreas de Proteção Ambiental;
- III. Área livre de interferências com cabos submarinos documentados;
- IV. Área sem interferência de projetos de obras sobre águas (ex: parques eólicos); e
- V. Área com profundidades maiores que 3.000 metros.

São critérios que atendem a parâmetros previstos no Decreto 87.566/1982 (**convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, concluída em Londres**).

Também houve Relatório Técnico para alijamento do casco realizado pelo Instituto de Estudo do Mar Almirante Paulo Moreira, o qual identificou o cenário mais apropriado para promover o afundamento do casco em região profunda, com menor risco ambiental.

Vale relatar, ainda, que no dia 20.01, a Marinha assume o controle administrativo do casco como medida emergencial e de poder de polícia para evitar grave incidente de navegação e dano ambiental grave.

O casco foi direcionado a área localizada a 170 milhas náuticas (315 km) e profundidade de 5.000 m, na costa de Pernambuco, local no qual, em **03.02.2023, diante da irreversibilidade da situação verificada, agregada à gravidade dos riscos envolvidos, houve o afundamento controlado do casco.**

Trata-se de medida absolutamente indesejável, mas que foi a única medida menos gravosa que poderia ser adotada diante do abandono do casco pela empresa proprietária (SOK) e pela empresa que assumiu o controle do casco em seguida (MSK).

Com isso, todos os riscos anteriormente identificados no caso de afundamento do casco passou a ser realidade, com toda a dispersão de contaminantes e materiais pesados e perigosos em contato com as águas marinhas e seu ambiente.

Como esse resultado lesivo foi decorrência direta de uma atividade econômica realizada pelas empresas Rés, que lucrariam com a compra do casco, que representou grave dano ao meio ambiente, é necessário e inevitável que a União e o IBAMA atuem para responsabilizar os infratores exigindo, inclusive, a reparação civil pelos graves e irreversíveis prejuízos provocados ao meio ambiente.

Ainda que haja alguma indeterminação quanto ao momento e a dimensão dos danos ambientais causados, a sua ocorrência e seriedade é inequívoca e decorre do próprio risco ambiental da atividade exercida pelas empresas.

Ademais, o resultado provocado foi trágico e lesivo ao meio ambiente, podendo ser agravado cada vez mais com o transcurso do tempo e com a conseqüente corrosão de suas estruturas.

Lembre-se que o casco, ainda que descomissionado (com retirada de enorme quantidade de resíduos e materiais perigosos) ainda detinha em sua estrutura resquícios de óleos, tintas, metais pesados, materiais perigosos e outras substâncias que, em contato com a água do mar, será dispersado no meio ambiente afetando a biota e o ambiente marinho.

Além disso, como se verá, o não atendimento das exigências necessárias para conserto e reexportação do casco impeliu a Marinha do Brasil a promover diversas intervenções custosas (em defesa da navegação e do meio ambiente), com prejuízo ao erário, o que motiva o ressarcimento dos prejuízos causados pelas condutas lesivas das Rés.

Por isso, a presente ação visa ressarcir a União dos custos da atividade de acompanhamento, reboque e alijamento do casco, que importou em gastos extraordinários que perfazem um total de R\$ 37.247.298,39 (trinta e sete milhões, duzentos e quarenta e sete mil e duzentos e noventa e oito reais e trinta e nove centavos).

De outro lado, em relação aos danos ambientais associados ao afundamento do caso, o IBAMA aponta a quantia de R\$ 177.825.045,30 (cento e setenta e sete milhões, oitocentos e vinte e cinco mil, quarenta e cinco reais e trinta centavos), como compensação econômica tecnicamente válida para indenizar o meio ambiente pelos prejuízos causados pelos Rés.

Tudo isso, sem prejuízo, da indenização por dano moral coletivo ambiental sofrido neste caso, como se verá.

DA LEGITIMIDADE PASSIVA

Inclui-se as empresas acima listadas no pólo passivo da ação pelas razões a seguir:

a) **SOK DENIZCILIK VE TIC. LTD.**, por ser a proprietária legal do casco;

b) **MSK MARITIME SERVICES & TRADING LTD**, por ter sido a contratante do reboque para condução do casco após a licitação; por ter assumido a operação do casco após 23.12 e por ter abandonado o ex-navio, além de ter sido indicada como suposta proprietária superveniente em irregular operação de aquisição do casco da empresa SOK, **não autorizado pela Marinha que violou diretamente a regra prevista no item 8.6 do Edital de Licitação 067/2021** (“terminantemente proibido ceder, permutar, vender ou negociar, sob qualquer forma, o BEM arrematado”).

c) **OCEANS PRIME OFFSHORE AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA.**, além de figurar como "exportador" do casco, a empresa está implicada por ter participado de atos e reuniões relacionadas à exportação do casco do ex-navio e se manteve na representação da empresa SOK durante todo o desdobramento dos fatos e descumprimento das exigências necessárias para garantir a destinação correta do casco;

d) **THOMAS MILLER SPECIALTY**, empresa estrangeira provedora de seguro P&I (Protection and indemnity insurance), por ter atuado na securitização e garantia de todo o deslocamento do casco desde o Rio de Janeiro até Aliaga e durante seu retorno em que circulou em águas brasileiras até o dia 03.01.2023, quando não renovou abusivamente o seguro relegando o casco avariado e na iminência de afundamento;

Também integram o rol de Réus da ação os dirigentes empresariais a seguir:

1.CELAL YGIT, Presidente do Conselho de Diretores da **SOK DENIZCILIK VE TIC. LTD. STI**, por ter sido o destinatário e emissor de inúmeras comunicações realizadas entre a SOK e as autoridades brasileiras, emitindo manifestações contrárias ao cumprimento das exigências da Marinha e do IBAMA e por estar envolvido diretamente nos atos que implicaram no abandono do casco em águas brasileiras (ex. destinatário de sequência de ofícios e correspondências da Marinha (respondidas pela SOK) com exigências não cumpridas como OFÍCIO 20-534, de 22.12.22; OFÍCIO Nº 8/2023/DIPRO/IBAMA, OFÍCIO Nº 382/2022/DIQUA/IBAMA; correspondência eletrônica enviada em 01.11.22 à Marinha sobre pedido de atracação na Bahia);

2.HARUN YGIT, Diretor-Gerente (Managing Director) da **SOK DENIZCILIK VE TIC. LTD. STI**, que (ex. assina Carta enviada pela SOK para autoridades brasileiras em 21.12.2022 devolvendo casco à Marinha sem atender exigências e violando contrato; OFÍCIO Nº 8/2023/DIPRO/IBAMA, OFÍCIO Nº 382/2022/DIQUA/IBAMA, Carta 03-14/ComForSup-MB, de 28.12.22);

3.TURGAY KINALIBALABAN, Diretor Administrativo da **MSK**, por ter sido o destinatário e emissor de inúmeras comunicações realizadas entre a **MSK** e a **SOK** com as autoridades brasileiras (exemplos: correspondência eletrônica de 15.12.2022 dirigida a autoridades brasileiras sobre agência marítima para o porto de Angra dos Reis); correspondência eletrônica de 04.12.22 sobre manobras do casco e rebocadores; correspondência eletrônica em 01.12.2022; indicado como gerente de projeto da **MSK** no Plano de Manobra do rebocador/ALP);

4.BERNARDO PONCE DE LEON RODRIGUES, Diretor da empresa **OCENS PRIME**, também integrou e participou da cadeia de atos e comunicações que culminaram no alijamento do casco (ex.correspondência eletrônica de 15.12.2022);

Esses dirigentes, além da prática de atos que se integram na cadeia causal do evento, participaram de diversas comunicações (ora expedindo, ora recebendo) e das exigências que deveriam honrar para evitar o alijamento do casco avariado.

Considerando que a responsabilidade relacionada ao uso e ao manejo do comboio (casco) estava sob o dever legal das empresas acima, cujos atos e omissões estavam inseridos na cadeia de condutas praticadas pelas empresas e pelo seus dirigentes, é de incidir, desde já, a **responsabilidade civil objetiva, solidária e integral entre os agentes envolvidos na operação em discussão**.

A responsabilidade dos sócios-dirigentes das empresas não se dá a partir da desconsideração da pessoa jurídica, mas como **responsabilidade própria** dos dirigentes da pessoa jurídica.

É dizer, os sócios-dirigentes ou diretores que intervieram na condução do casco, respondem em nome próprio pelo dano ambiental causado.

Por isso, a Lei n. 9.605/98 ressaltou as responsabilidades das pessoas jurídicas, inclusive no âmbito civil, **não excluindo a responsabilidade das pessoas físicas partícipes do mesmo fato**:

“Art. 3º As pessoas jurídicas serão responsabilizadas administrativa, civil e penalmente conforme o disposto nesta Lei, nos casos em que a infração seja cometida por decisão de seu representante legal ou contratual, ou de seu órgão colegiado, no interesse ou benefício da sua entidade.

Parágrafo único. A responsabilidade das pessoas jurídicas não exclui a das pessoas físicas, autoras, co-autoras ou partícipes do mesmo fato”.

Assim, os sócios/administradores respondem na qualidade de responsáveis em nome próprio, porque poluidores, cujos atos, participação e decisões até o afundamento, inserem-se na cadeia causal que redundou no alijamento indesejável do ex-navio.

O art. 3º, IV, da Lei n. 6.938/81 impõe essa responsabilidade ao estabelecer que se entende por poluidor “a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora

da degradação ambiental”, associado ao que dispõe o art. 14, § 1º, da mesma lei, o qual sujeita o poluidor à reparação do dano que causou.

Os sócios, dirigentes das pessoas jurídicas, possuem atributos destacados na tomada de decisão sobre as ações gerenciais da empresa, as quais, se dirigidas a evitar o desamparo ao comboio e a atender às exigências de segurança da Marinha, teriam evitado a ocorrência do prejuízo ambiental advindo do afundamento excepcional do casco, bem como teria evitado todo o custeio extraordinário arcado pela Marinha.

Até porque, sendo dever primordial dos Réus agir para garantir a única destinação permitida ao casco (desmantelamento verde), sua inação e descaso, atraem a sua especial responsabilidade com o ocorrido.

Neste sentido:

PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS (IBAMA). DANO AMBIENTAL. AUTOS DE INFRAÇÃO. APREENSÃO DE MADEIRA. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA. LEGITIMIDADE PASSIVA DOS SÓCIOS E DOS REPRESENTANTES LEGAIS E OPERACIONAIS DA EMPRESA. ILEGITIMIDADE DE RESPONSÁVEL TÉCNICO. PEDIDO JULGADO PARCIALMENTE PROCEDENTE. RECURSOS DE APELAÇÃO. PROVIMENTO DA APELAÇÃO DO RESPONSÁVEL TÉCNICO. DESPROVIMENTO DOS DEMAIS RECURSOS. 1. Rejeita-se a preliminar de ilegitimidade passiva dos representantes legais e operacionais da empresa, **uma vez que, além de que na seara ambiental a responsabilidade civil é objetiva e solidária, tais representantes, ainda que não tenham contribuído diretamente para o resultado danoso, deixaram de agir com a vigilância que se espera em razão da natureza especializada de suas funções à frente da empresa.** 2. Afastada, também, a preliminar de cerceamento do direito de defesa, pois, na forma do art. 364 do Código de Processo Civil de 2015, a apresentação de razões finais somente se justifica quando a causa versar acerca de questões complexas, caso em que os debates orais deverão ser substituídos por razões finais escritas. Ocorre que, ao que consta dos autos, as partes apelantes, intimadas para a audiência de instrução e julgamento, deixaram de comparecer, assim como os seus patronos. 3. Configurado o dano ambiental e a licitude da prática dos atos de fiscalização, não se justifica a reforma da sentença, no ponto. 4. Apelações de Cícera Alves de Oliveira e Fabiana Cristina Wilsen, desprovidas. Provida a apelação interposta por Jocelene Dambrós. 5. Sentença parcialmente reformada.

(AC 0007953-02.2009.4.01.3600, DESEMBARGADOR FEDERAL DANIEL PAES RIBEIRO, TRF1 - SEXTA TURMA, PJe 18/05/2021 PAG.)

PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO REGIMENTAL EM AGRAVO DE INSTRUMENTO. NEGATIVA DE SEGUIMENTO AO AGRAVO POR ESTAR EM CONFRONTO COM A JURISPRUDÊNCIA. DOMINANTE DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. CPC. ART. 557. DANO AMBIENTAL. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA. SÓCIOS DA EMPRESA IMPUTADA. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. INÉPCIA DA INICIAL E ILEGITIMIDADE PASSIVA AD CAUSAM NÃO CARACTERIZADAS. RECURSO SEM ELEMENTOS APTOS A DESCONSTITUIR A DECISÃO IMPUGNADA. 1. A decisão impugnada negou seguimento ao agravo por ser manifestamente improcedente e estar em confronto com jurisprudência dominante do Superior Tribunal de Justiça. 2. Há solidariedade entre os co-responsáveis pelo dano ambiental, o que inclui desde o agente que extraiu a madeira ilicitamente até o vendedor e comprador do carvão vegetal. **Além da responsabilidade de todos que participaram do ciclo de exploração predatória, cabe ainda a responsabilidade daqueles que compõem a pessoa jurídica, sócios e administradores. Precedentes.** 3. A petição inicial da ação civil pública não é inepta. Estão presentes os pressupostos elencados no artigo 282 do CPC, mormente a causa de pedir próxima (fundamentos de fato - consumo de grande quantidade de carvão sem origem legal comprovada); e a causa de pedir remota (fundamentos jurídicos - as diversas leis ambientais que amparam o procedimento do IBAMA). Restaram bem narrados tanto os fatos reputados ilícitos quanto suas conseqüências jurídicas. 4. Presentes o interesse de agir e a legitimidade passiva, pois caracterizados tanto a necessidade-utilidade da demanda como a pertinente identificação dos sujeitos que promoveram, de forma direta ou indireta, os ilícitos ambientais. 5. Eventual ilegitimidade passiva ad causam dos sócios/administradores da COSIMA será objeto de apreciação ao fim e ao cabo da instrução processual, como corretamente consignado na decisão de

primeiro grau. 6. Os agravantes não lograram trazer novos elementos aptos a desconstituir os fundamentos da decisão impugnada. 7. Agravo regimental improvido.

(AGA 0017645-19.2013.4.01.0000, DESEMBARGADORA FEDERAL SELENE MARIA DE ALMEIDA, TRF1 - QUINTA TURMA, e-DJF1 17/09/2013 PAG 90.)

A própria perspectiva de que a compra e o transporte do casco envolvia uma decisão empresarial de risco (atividade econômica de risco), exigindo o cumprimento de todas as medidas de precaução e de prevenção, sob pena da responsabilidade integral e objetiva, atrai o envolvimento dos dirigentes das empresas envolvidas.

Nesse contexto, a imposição da responsabilidade aos dirigentes é realizada com inversão do ônus da prova, dado que potencialmente (e de fato ocorreu) a atividade empreendida com a compra do casco para destinação exclusiva para reciclagem trazia, em si, o risco de sinistros ou danos daí decorrente. Por isso, impõe-se a responsabilidade também dos dirigentes, conforme já teve oportunidade de assentar o STJ:

CONSTITUCIONAL E AMBIENTAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DEGRADAÇÃO AMBIENTAL EM ÁREA SITUADA NA AMAZÔNIA LEGAL. DESMATAMENTO ILEGAL. IMPACTO AMBIENTAL E SOCIAL DIRETO E INDIRETO NO BIOMA AMAZÔNICO. PRINCÍPIOS DA REPARAÇÃO INTEGRAL E DO POLUIDOR-PAGADOR. OBRIGAÇÃO DE FAZER (REPARAÇÃO DA ÁREA DEGRADADA). INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA. CABIMENTO. (...) A tutela constitucional, que impõe ao Poder Público e a toda coletividade o dever de defender e preservar, para as presentes e futuras gerações, o meio ambiente ecologicamente equilibrado, essencial à sadia qualidade de vida, como direito difuso e fundamental, feito bem de uso comum do povo (CF, art. 225, caput), já instrumentaliza, em seus comandos normativos, o **princípio da precaução (quando houver dúvida sobre o potencial deletério de uma determinada ação sobre o ambiente, toma-se a decisão mais conservadora, evitando-se a ação) e a conseqüente prevenção (pois uma vez que se possa prever que uma certa atividade possa ser danosa, ela deve ser evitada)** (CF, art. 225, § 1º, IV)" (AC 0002667-39.2006.4.01.3700/MA, Rel. DESEMBARGADOR FEDERAL SOUZA PRUDENTE, QUINTA TURMA, e-DJF1 p.172 de 12/06/2012). II - A sólida construção doutrinária e jurisprudencial de nossos tribunais é no sentido de que "a obrigação civil de reparar o dano ambiental é do tipo propter rem, porque, na verdade, a própria lei já define como poluidor todo aquele que seja responsável pela degradação ambiental - e aquele que, adquirindo a propriedade, não reverte o dano ambiental, ainda que não causado por ele, já seria um responsável indireto por degradação ambiental (poluidor, pois)" (REsp 1251697/PR, Rel. Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, SEGUNDA TURMA, julgado em 12/04/2012, DJe 17/04/2012). Ademais, o texto magno não faz distinção quanto à responsabilidade penal e administrativa das pessoas físicas em relação às pessoas jurídicas em que são sócias, no sentido de excluí-las de tais responsabilidades, nem mesmo consta a restrição da responsabilidade dos sócios de empresa apenas no caso de desconsideração da personalidade jurídica. Há de se prestigiar, nesse ponto, a solidariedade que rege a responsabilidade civil em matéria ambiental. III - Na hipótese dos autos, restaram plenamente comprovados os danos ambientais promovidos pelos réus, tendo em vista a flagrante incoerência entre a licença de operação possuída pelos réus e a quantidade de madeira mantida no pátio da empresa, conforme constatou a fiscalização do IBAMA, prevalecendo, na espécie, o **princípio da inversão do ônus da prova**. Aliás, a esse respeito, há de se destacar que, embora tenha sido oportunizado às partes o pleno exercício do direito de defesa, os promovidos não demonstraram qualquer interesse na dilação probatória, quedando-se, inclusive, silentes sobre isso, não havendo que se falar em qualquer limitação à defesa. Ademais, importa registrar que, na inteligência jurisprudencial deste egrégio Tribunal, "O sistema normativo-ambiental instituído no País, a partir da Lei n. 6.938/81, reflete o princípio da responsabilidade objetiva integral pelo dano ecológico, especificamente: 'a) irrelevância da intenção danosa (basta um simples prejuízo); b) irrelevância da mensuração do subjetivismo (o importante é que, no nexo de causalidade, alguém tenha participado, e, tendo participado, de alguma sorte, deve ser apanhado nas tramas da responsabilidade objetiva); c) inversão do ônus da prova; d) irrelevância da licitude da atividade; e) atenuação do relevo do nexo causal - **basta que potencialmente a atividade do agente possa acarretar prejuízo ecológico para que se inverta imediatamente o ônus da prova, para que imediatamente se produza a presunção da responsabilidade, reservando, portanto, para o eventual acionado o ônus de procurar excluir sua imputação'** (Sérgio Ferraz, citado por José Afonso da Silva)." (AC 0033078-34.2002.4.01.3400 / DF, Rel. DESEMBARGADOR FEDERAL JOÃO BATISTA MOREIRA,

QUINTA TURMA, e-DJF1 p.90 de 06/08/2010) (grifo nosso). IV - Assim, o IBAMA já se desincumbiu de seu ônus processual ao trazer a juízo as informações necessárias para sustentar o direito invocado - comprovação inequívoca de desmatamento ilegal de 25,32 hectares de floresta Amazônica -, sendo oportuno ressaltar o entendimento jurisprudencial do colendo Superior Tribunal de Justiça, no sentido de que, "em ação ambiental, impõe-se a inversão do ônus da prova, cabendo ao empreendedor, (...), responder pelo potencial perigo que causa ao meio ambiente, em respeito ao princípio da precaução." (REsp 1237893/SP, Rel. Ministra ELIANA CALMON, SEGUNDA TURMA, julgado em 24/09/2013, DJe 01/10/2013). V - Demonstrada, na espécie, a ocorrência do dano ambiental, é devida a recuperação da área degradada. VI - Apelação dos réus desprovida. Sentença confirmada.

(AC 0017290-44.2011.4.01.3600, DESEMBARGADOR FEDERAL SOUZA PRUDENTE, TRF1 - QUINTA TURMA, e-DJF1 22/03/2018 PAG.)

Assim, adequada a indicação dos Réus expostos na petição.

LEGITIMIDADE PASSIVA DA EMPRESA PROVEDORA DE SEGURO P&I

A responsabilidade da empresa Thomas Miller Specialty, como provedora de seguro que proporcionou garantia para as operações realizadas com o casco desde a sua aquisição até seu destino ambientalmente adequado, deve ser afirmada neste caso, porquanto, **embora a empresa tenha provido o seguro durante todo o percurso do casco**, recusou renovação justamente na fase mais crítica e inevitável que culminou com o afundamento, praticando, com isso, ato abusivo e ilícito.

Inicialmente, é essencial destacar que a contratação do seguro P&I tem sido exigência desde a aquisição do casco pela SOK, para viabilizar o transporte e destinação ambiental adequada do resíduo, dado que se trata de seguro capaz de assegurar o casco em face de riscos de danos inerentes à atividade e que poderia, inclusive, provocar poluição ambiental.

No caso em tela, portanto, foi contratada, pela empresa SOK, a apólice de seguro número PC671X21A000, mediante as condições do seguro P&I para proteção e indenização causadas pelo casco.

O seguro teve seu início de vigência em 03.05.2021 e término em 03.05.2022, ocasião em que houve a renovação do seguro até 03.01.2023.

Isso significa dizer que durante todas as etapas de transporte, ocorrência da avaria no casco, seu agravamento, não cumprimento de exigências e abandono do casco, o seguro estava em vigor, assegurando as operações.

Por diversas oportunidades da Marinha do Brasil vinha exigindo a renovação do seguro P&I dada a iminência do término de sua vigência em 03.01.2023, até que nesse dia, a Marinha enviou o Ofício 20-04/CPPE-MB, através do qual notifica a SOK (com cópia para a MSK) a providenciar, com urgência, a prorrogação do seguro, com, no mínimo, as mesmas garantias da apólice então em vigor.

No entanto, em 06.01.2023 a Marinha do Brasil recebe correspondência eletrônica da empresa THOMAS MILLER na qual a seguradora informa que não garantirá mais a cobertura ao casco, uma vez que não teria havido acordo para atracação e reparo em Estaleiro e que havia risco de abandono do casco pela MSK:

Caro senhor, Esperamos que este e-mail o encontre bem.

Estamos escrevendo para você em relação ao navio acima mencionado.

Como vocês sabem, a situação em dezembro de 2022 era bem diferente, pois os ex-proprietários da embarcação, Sok Denizcilik, estavam tentando providenciar o reboque da embarcação para um estaleiro em Angra Dos Reis, e todos nós esperávamos que a embarcação atracaria e passaria pelos reparos necessários. Com base nessas informações, concordamos em estender a apólice para Sok Denizcilik até 3 de janeiro de 2023.

Posteriormente, quaisquer planos para rebocar a embarcação, infelizmente, fracassaram, pois os Proprietários e o Estaleiro não conseguiram chegar a um acordo sobre os termos de reboque, entrada na instalação de reparo etc. desenvolvimentos posteriores com o reboque da embarcação para o pátio de reparos. Além disso, o Grupo ABL, que são os Vistoriadores de Garantia, informou que localizar um porto no Brasil que permita a entrada da embarcação parece extremamente difícil.

Entendemos que nosso cliente, Sok Denizcilik, vendeu a embarcação para a MSK Maritime, com quem não tivemos nenhum acordo anterior.

Nas atuais circunstâncias, há muita incerteza sobre a entrada da embarcação em qualquer porto do Brasil, e ela pode continuar sendo rebocada de um lado para o outro da OPL no futuro previsível. Isso claramente terá um impacto na condição física da embarcação. Além disso, existe a possibilidade de que a MSK Maritime esgote seus recursos e abandone a embarcação. Tendo em vista os motivos acima, tivemos que tomar a difícil decisão de **não oferecer cobertura de P&I à MSK Maritime**.

Esperamos que você aprecie nossa posição e decisão, visto que podemos estar olhando para um compromisso indefinido, com a condição da embarcação se deteriorando gradualmente.

Obrigado.

Kind Regards,

Shiladitya Bose

Deputy Head of P&I

Acontece que, como visto, a rejeição de cobertura somente em 03.01.2023, justamente quando a situação do casco foi agravada e se tornou crítica se constitui em ato abusivo e que frustra a garantia que acompanhou toda a operação do ex-navio e que acobertou os eventos decisivos que redundaram no seu afundamento.

É dizer, durante a cobertura securitária, o casco foi avariado e a empresa proprietária e a MSK pararam de pagar ao rebocador, o que redundaria no abandono do casco, fato que ocorreu na sequência.

Disso se extrai que os atos necessários e suficientes à causação do dano foram realizado durante a cobertura securitária, o que atrai a sua responsabilidade como conseqüente lógico do que se processou durante esse período, ainda que o inevitável afundamento tenha ocorrido posteriormente, como mera consumação dos atos e avarias realizados anteriormente.

Assim sendo, fica evidenciado que, no ato da recusa securitária (03.01.23), o casco já se encontrava em situação precária e com deslinde irreversível, demandando, mais do que nunca, a garantia do seguro para prevenir danos advindos de toda a operação assegurada pela empresa THOMAS MILLER.

Esse fato atrai inevitavelmente a responsabilidade solidária da empresa seguradora.

Ora, a exigência do seguro para garantir a operação de transporte até a destinação ambiental do casco é requisito imposto justamente para assegurar os riscos da operação realizada pela contratante do seguro, a qual tinha obrigação de dar destinação ambiental ao ex-navio.

Como a operação restou frustrada, o sinistro ocorreu e o seguradora deve ser acionado para cobrir os custos relacionados aos danos causados.

Essa cadeia de acontecimentos implicou na geração de danos advindos da atividade que estava sob cobertura securitária da Ré (THOMAS MILLER), o que atrai a sua responsabilidade para pagamento pelos danos causados, na forma do que dispõe o artigo 787, do Código Civil:

“Art. 787. No seguro de responsabilidade civil, o segurador garante o pagamento de perdas e danos devidos pelo segurado a terceiro.”

Assim, perfeita e adequada a inclusão do Réu THOMAS MILLER SPECIALTY para responder pelos danos causados ao meio ambiente e à Marinha em decorrência do afundamento indesejável neste caso.

DA JURISDIÇÃO BRASILEIRA

Como é possível observar, todo o desdobramento dos fatos e atos praticados no Brasil e que redundaram no afundamento do casco na zona econômica exclusiva atraem a competência a justiça brasileira para apreciar e julgar a presente lide.

Na realidade, o abandono do casco realizado pelas Rés importaria em seu afundamento em águas nacionais (cujos ambientes marinhos são mais sensíveis), fato que foi evitado como medida de urgência e excepcionalidade pela Marinha do Brasil.

Assim, preliminarmente, é necessário sedimentar que a competência brasileira para processar o caso é afirmada não apenas porque os atos imputados nesta ação foram realizados no Brasil, mas porque a consumação com o afundamento foi realizada na zona econômica exclusiva - ZEE, área que está sujeita à jurisdição nacional, que constitui bem da União, conforme art.20 da CF:

Art. 20. São bens da União:

...

V - os recursos naturais da plataforma continental e da zona econômica exclusiva;

No mesmo sentido, o art. 8º da Lei n. 8.617/93 dispõe expressamente que sobre a ZEE o Brasil exerce sua jurisdição, inclusive para **preservação do meio ambiente marítimo**:

Art. 8º Na zona econômica exclusiva, o Brasil, no exercício de sua jurisdição, tem o direito exclusivo de regulamentar a investigação científica marinha, a proteção e preservação do meio marítimo, bem como a construção, operação e uso de todos os tipos de ilhas artificiais, instalações e estruturas.

Esse regramento está em plena consonância com aquilo que dispõem os artigos 56 e 58 da Convenção de Direito do Mar (convenção de *Montego Bay* - promulgada pelo Decreto 99.165, de 1990):

ARTIGO 56

Direitos, jurisdição e deveres do Estado costeiro na zona econômica exclusiva

1. Na zona econômica exclusiva, **o Estado costeiro tem:**

a) direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se naturais refere a outras atividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos;

c) **jurisdição, de conformidade com as disposições pertinentes da presente Convenção, no que se refere**

a:i) colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas;

ii) investigação científica marinha;;

iii) proteção e preservação do meio marinho...

ARTIGO 58

Direitos e deveres de outros Estados na zona econômica exclusiva

1. Na zona econômica exclusiva, todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral, gozam, nos termos das disposições da presente Convenção, das liberdades de navegação e sobrevôo e de colocação de cabos e dutos submarinos, a que se refere o artigo 87, bem como de outros usos do mar internacionalmente lícitos, relacionados com as referidas liberdades, tais como os ligados à operação de navios, aeronaves, cabos e dutos submarinos e compatíveis com as demais disposições da presente Convenção....

3. No exercício dos seus direitos e no cumprimento dos seus deveres na zona econômica exclusiva, nos termos da presente Convenção, os Estados terão em devida conta os direitos e deveres do Estado costeiro e cumprirão as leis e regulamentos por ele adotados de conformidade com as disposições da presente Convenção e demais normas de direito internacional, na medida em que não sejam incompatíveis com a presente

O Tribunal Regional Federal da 2a Região, analisando a competência da justiça federal para processar causas que envolvam dano ambiental por derramamento de óleo na zona econômica exclusiva teve a oportunidade que afirmar a jurisdição nacional federal para a causa:

2.1 Da Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental e da aplicação da lei penal

“Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental não integram mar territorial ou território nacional para fins de aplicação da lei penal

Desde logo é preciso frisar que não há controvérsia no tocante à competência de jurisdição federal.

Compete à Justiça Federal, fincada no art. 109, III, IV e V da CRFB, apreciar os fatos, considerando que os recursos naturais da plataforma continental e da Zona Econômica Exclusiva são bens da União (art. 20, V da CRFB/88), ente que mantém o monopólio sobre a

exploração e lavra de petróleo (art. 177, I, §§ 1º e 2º da CRFB/88) e que dentro dessas áreas detém soberania limitada, para promover as ações necessárias à proteção e preservação ambiental, como preceitua o art. 8º da Lei n. 8.617/93, em consonância com termos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, notadamente as limitações estampadas no art. 56.1, “b”, III³.

Ou seja, dentro da Zona Econômica Exclusiva⁴ (que se estende das 12 às 200 milhas marítimas) a **legislação brasileira sobre proteção ambiental tem aplicação**. Na verdade, focada exatamente na preservação ambiental a Convenção da ONU sobre Direitos do Mar promoveu, quanto a isso, limitação mais restrita ao poder soberano do Estado, **viabilizando sua atuação além do seu mar territorial, para fazer cumprir sua legislação ambiental, levando em conta que acidentes nestas águas podem refletir sobre a atividade pesqueira e os recursos naturais na área costeira e no mar territorial**.

Aliás, o próprio preâmbulo da convenção faz expressa referência a esse intuito: "*Animados do desejo de solucionar, num espírito de compreensão e cooperação mútuas, todas as questões relativas ao direito do mar (...). Reconhecendo a conveniência de estabelecer por meio desta Convenção, com a devida consideração pela soberania de todos os Estados, uma ordem jurídica para os mares e oceanos (...) e promova os usos pacíficos (...), a utilização equitativa e eficiente de seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a proteção e a preservação do meio marinho (...).*" (CNUDM, 1982, Preâmbulo)"

Portanto, o Brasil ostenta jurisdição quanto à matéria dentro das limitações impostas pela convenção e pode, amparado em seu art. 73, adotar medidas judiciais⁵ com a finalidade de proteção e responsabilidade ambiental.

Não obstante, é preciso bem definir que o Estado só exerce soberania plena dentro dos limites de seu mar territorial, do qual a Plataforma Continental e a Zona Econômica Exclusiva não fazem parte, consoante definições trazidas nos artigos 6º e 11 da Lei n. 8.617/93⁶. Dentro dessas duas faixas de mar o Brasil exerce poderes sob limitações impostas pela Convenção de Montego Bay, delimitados à exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos ali encontrados.

Não por outra razão que o art. 55 da CNUDM define Zona Econômica Exclusiva como: “zona situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico estabelecido pela presente Parte, segundo o qual os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e as liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes da presente Convenção”.

(TRF2-MANDADO DE SEGURANÇA 2012.02.01.006311-9 (0006311-92.2012.4.02.0000)

Com efeito, não há dúvidas sobre a jurisdição nacional em relação ao episódio cujos atos praticados foram realizado em território nacional, inclusive o abandono do casco, e seu afundamento na ZEE, sob jurisdição do Estado Brasileiro e **da justiça federal, em especial**.

Ademais, é possível aludir, ainda, ao art.21 do CPC que imputa à justiça brasileira a competência para processar e julgar ações em que o fundamento seja fato ocorrido no Brasil:

Art. 21. Compete à autoridade judiciária brasileira processar e julgar as ações em que:

...

III - o fundamento seja fato ocorrido ou ato praticado no Brasil.

Destarte, é competente a justiça federal brasileira para processar e julgar a causa.

DA CONEXÃO - DISTRIBUIÇÃO POR DEPENDÊNCIA AO PROCESSO 0803727-78.2023.4.05.8300

Ainda em sede preliminar, postula-se a distribuição da presente ação por dependência à Ação Civil Pública nº 0803727-78.2023.4.05.8300, proposta pelo INSTITUTO BIOMABRASIL – GESTÃO E CONSERVAÇÃO DE ZONAS ÚMIDAS COSTEIRAS TROPICAIS em face de UNIÃO FEDERAL, IBAMA, MSK MARITIME SERVICES & TRADING LTDA. e SÖK DENIZCILIK TIC STI ME **porquanto nas duas ações discutem-se aspectos relacionados às consequências sabidamente danosas do afundamento do casco do ex NAe São Paulo**.

Como se pode observar, na ação anterior (0803727-78.2023.4.05.8300) há pedido que envolve a recuperação de danos ambientais decorrentes do afundamento do casco do ex-navio aeródromo São Paulo. Vejamos o

pedido:

i) iniciem imediatamente o monitoramento da área em que houve o afundamento do ex-navio Aeródromo São Paulo – realizando, dentre outras medidas que se mostrem necessárias, testes na água/solo/flora e fauna no local, aferindo se estão mantidos os respectivos padrões de qualidade e parâmetros inorgânicos fixados na legislação de regência – a exemplo da Resolução CONAMA 357/2005;

ii) no prazo máximo de 48h – ou outro fixado por Vossa Excelência - apresentem um plano de ação para prevenção/mitigação/recuperação de danos ambientais decorrentes da interação dos resíduos perigosos contidos no casco afundado e/ou do impacto físico da estrutura com o fundo do oceano.

...

iv) Ao final, que a ação seja julgada procedente, de modo a:

a) Tornar definitiva a liminar concedida nos termos do item V, a fim de que as medidas de monitoramento/prevenção/mitigação de danos sejam mantidas permanentemente, enquanto perdurarem os riscos/danos decorrentes do afundamento do ex-navio aeródromo São Paulo;

b) Condenar solidariamente as demandadas à reparação integral dos danos ambientais decorrentes do afundamento do ex-navio, inclusive os danos morais coletivos, esses em montante a ser arbitrado por Vossa Excelência, requerendo-se sua fixação em patamar não inferior a R\$ 105.500.000,00 (cento e cinco milhões e quinhentos mil reais

Por outro lado, ainda que sob prisma diverso, também esta ação civil busca obter a reparação dos danos ambientais decorrentes do mesmo afundamento.

Assim, resta evidenciada a conexão entre as ações e a necessidade de que tramitem conjuntamente.

Vejamos o que dispõe o art.55 do CPC:

Art. 55. Reputam-se conexas 2 (duas) ou mais ações quando lhes for comum o pedido ou a causa de pedir.

...

§ 3º Serão reunidos para julgamento conjunto os processos que possam gerar risco de prolação de decisões conflitantes ou contraditórias caso decididos separadamente, mesmo sem conexão entre eles.

Como se observa, há uma relação de coincidência e prejudicialidade entre as duas ações porquanto o resultado desta ação pode refletir na utilidade do objeto da ação anterior.

No sentido de que a relação de prejudicialidade justifica a distribuição por conexão/dependência, cumpre invocar a doutrina de Didier:

“Haverá conexão se a mesma relação jurídica estiver sendo examinada em ambos os processos, ou se diversas as relações jurídicas, **mas entre elas houver um vínculo de prejudicialidade** ou preliminaridade” (DIDIER JÚNIOR, Fredie. Curso de Direito Processual Civil. 17. ed. Salvador: Jus Podivm, 2015, v. 1., p. 233)

Assim, mesmo com partes parcialmente distintas (a SOK, MSK, União e o IBAMA figuram em ambas as ações), é recomendável e necessária a reunião das ações para julgamento por um mesmo juízo, o que justifica a distribuição por dependência.

ACÇÃO JUDICIAL PARA PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE - DANO AMBIENTAL - FORO DO LOCAL ONDE OCORRER, OU POSSA OCORRER, O DANO

A presente ação, além dos prejuízos financeiros causados ao erário federal, pela necessidade de intervenções realizadas pela Marinha do Brasil para suprir o descumprimento das obrigações assumidas pelas empresas e que implicou no afundamento do casco, há, ainda, a imperiosa necessidade de obter a reparação civil dos danos ambientais advindos do alijamento indesejável provocado pelas Rés.

Assim, é importante afirmar a competência da Justiça Federal de Pernambuco para processar e julgar a causa.

A competência da **seção judiciária federal de Pernambuco** decorre da previsão legal que afeta o **foro do local do dano** como aquele competente para processar e julgar a causa.

Tratando-se de tutela de um interesse que é de todos e que será melhor protegido na seção judiciária do local onde possa ocorrer o dano, é de ser prestigiada a **competência territorial absoluta** prevista no art.2º da Lei 7347/85, a partir da aplicação do microsistema de tutela coletiva vigente, que entrelaça preceitos legais aptos a proteger o direito difuso e fundamental discutido.

Lei n. 7.347/85

Art. 2º As ações previstas nesta Lei serão propostas **no foro do local onde ocorrer o dano**, cujo juízo terá competência funcional para processar e julgar a causa.

Parágrafo único. A propositura da ação prevenirá a jurisdição do juízo para todas as ações posteriormente intentadas que possuam a mesma causa de pedir ou o mesmo objeto.

Lei n. 8.078/90

Art. 93. **Ressalvada a competência da Justiça Federal, é competente para a causa a justiça local:**

I – no foro do lugar onde ocorreu ou deva ocorrer o dano, quando de âmbito local;

II – no foro da Capital do Estado ou no do Distrito Federal, para os danos de âmbito nacional ou regional, aplicando-se as regras do Código de Processo Civil aos casos de competência concorrente.

No mesmo sentido, dispõe o CPC:

Art. 53. É competente o foro:

...

IV - do lugar do ato ou fato para a ação:

a) de reparação de dano;

A aplicação do microsistema de tutela coletiva, com a conjugação de preceitos da Lei da ação civil pública e do Código do Consumidor, entre outros, é cabível neste caso, eis que se trata de ação que visa tutela interesses difusos.

Vejam os que diz a doutrina de Adriano Andrade, Cleber Masson e Landolfon Andrade sobre o tema:

Como já observamos anteriormente, por força do artigo 21 da LACP e do artigo 90 do CDC, as normas de ambos os diplomas são reciprocamente aplicáveis de modo a comporem um microsistema de direito processual coletivo. Logo, a despeito de o art. 93 situar-se no capítulo do CDC destinado a tutela coletiva dos direitos individuais homogêneos, sua aplicabilidade não está restrita às relações de consumo, estendendo-se aos interesses individuais homogêneos de qualquer natureza. Além disso, **não há dúvida de que, seja por interpretação extensiva (extensiva do significado da norma), seja por analogia (extensiva da intenção do legislador), o art. 93 é aplicável a todo e qualquer processo coletivo, estendendo-se às ações em defesas de interesses difusos e coletivos.** (ANDRADE, Adriano; MASSON, Cleber; ANDRADE, Landolfo. Interesses Difusos e Coletivos. 1ª. ed. São Paulo: Método, 2011. p. 117/118)

Lembre-se que, ao contrário de uma situação usual de litígio entre cidadão x União, em que o cidadão deve ter o direito de litigar em seu próprio domicílio, como Réu, no caso da ação ambiental o foco se desloca para a tutela de um **interesse fundamental, difuso e intergeracional**, o que justifica que seja prestigiada a **competência jurisdicional absoluta do local do dano**, conforme já teve oportunidade de decidir o STJ, mutatis mutandis:

ADMINISTRATIVO. AGRAVO INTERNO NO RECURSO ESPECIAL. ENUNCIADO ADMINISTRATIVO 3/STJ. AÇÃO POPULAR. COMPETÊNCIA TERRITORIAL.

INEXISTÊNCIA DE PREVISÃO ESPECÍFICA NA LEI 4.717/65. MICROSSISTEMA DE PROCESSO COLETIVO. APLICAÇÃO SUBSIDIÁRIA DA LEI DE AÇÃO CIVIL PÚBLICA. FORO DO LOCAL DO DANO. AUSÊNCIA DE PREJUÍZO AO AUTOR POPULAR. AGRAVO INTERNO NÃO PROVIDO.

1. Na hipótese em apreço, segundo se extrai do acórdão recorrido, cuida-se de agravo de instrumento interposto em face de decisão interlocutória que, nos autos da Ação Popular, declinou da competência para processar e julgar a Ação Popular em favor da Vara de Interesses Difusos e Coletivos de São Luiz/MA. O Tribunal de origem deu provimento ao recurso, para declarar competente o Juízo da 16ª Vara Cível de Brasília para processo e julgamento da Ação Popular. 2. A controvérsia recursal cinge-se à competência territorial para julgamento de Ação Popular proposta em face de Estado por autor que tem seu domicílio em outro Estado da Federação, tendo em vista a previsão do artigo 52, parágrafo único, do CPC/2015. A Lei 4.717/65, ao disciplinar a Ação Popular, não traz regras para a definição da competência de foro. O artigo 5º do referido diploma normativo apenas prevê que: "Conforme a origem do ato impugnado, é competente para conhecer da ação, processá-la e julgá-la o juiz que, de acordo com a organização judiciária de cada Estado, o for para as causas que interessem à União, ao Distrito Federal, ao Estado ou ao Município". 3. À época da edição da Lei 4.717/65, ainda não vigorava a Lei da Ação Civil Pública (Lei 7.347/1985), de modo que a competência de foro era determinada segundo as regras vigentes no Código de Processo Civil, aplicável subsidiariamente, nos termos de seu artigo 22. **Essa situação foi alterada com o advento do chamado Microsistema de proteção dos interesses e direitos coletivos, em especial a partir da edição da Lei da Ação Civil Pública (Lei 7.347/1985) e do Código de Defesa do Consumidor. Nesse sentido: "Os arts. 21 da Lei da Ação Civil Pública e 90 do CDC, como normas de envio, possibilitaram o surgimento do denominado Microsistema ou Minissistema de proteção dos interesses ou direitos coletivos amplo senso, no qual se comunicam outras normas, como o Estatuto do Idoso e o da Criança e do Adolescente, a Lei da Ação Popular, a Lei de Improbidade Administrativa e outras que visam tutelar direitos dessa natureza, de forma que os instrumentos e institutos podem ser utilizados com o escopo de 'propiciar sua adequada e efetiva tutela'" (art. 83 do CDC)** (REsp 695.396/RS, Primeira Turma, Rel. Ministro Arnaldo Esteves Lima, DJe 27.4.2011). Assim, a aplicação subsidiária do CPC nas Ações Populares passou a ser reservada àqueles casos para os quais as regras próprias do processo coletivo também não se revelassem suficientes. 4. Não se ignora que a jurisprudência do STJ, num primeiro momento, se fixou no sentido de que, tendo em vista a importância do instrumento da ação popular posto à disposição "de qualquer cidadão" para defesa dos interesses previstos no inciso LXXIII do art. 5º da Constituição Federal/88, e visando evitar a imposição de restrições ao exercício desse direito, a competência para seu conhecimento seria disciplinada pelas normas constantes no Código de Processo Civil. (CC 47.950/DF, Rel. Ministra DENISE ARRUDA, PRIMEIRA SEÇÃO, julgado em 11/04/2007, DJ 07/05/2007, p. 252; CC 107.109/RJ, Rel. Ministro CASTRO MEIRA, PRIMEIRA SEÇÃO, julgado em 24/02/2010, DJe 18/03/2010).

5. Recentemente, a **Primeira Seção do Superior Tribunal de Justiça, ainda que ainda que em precedente baseado nas especificidades do caso concreto que envolvia grave dano ambiental de elevada magnitude, reconheceu a aplicação subsidiária da Lei de Ação Civil Pública, que prevê a competência absoluta do foro do local do dano** (artigo 2, Lei 7.348/85), para determinar a competência para o julgamento de Ação Popular (CC 164.362/MG, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, PRIMEIRA SEÇÃO, julgado em 12/06/2019, DJe 19/12/2019).

6. Conforme considerado no CC 164.362/MG, as dificuldades, **antes apresentadas ao autor popular para a propositura e acompanhamento da instrução e julgamento da ação popular em foro distante de seu local de domicílio, atualmente foram excluídas, ou, ao menos, significativamente reduzidas, ante a evolução da tecnologia e o advento do processo eletrônico, bem como da possibilidade de participação em audiências em tempo real através de videoconferência. Por isso é que se conclui que, na atual conjuntura, não se verifica prejuízo significativo para o autor da ação popular na redistribuição da ação para o local do dano, ainda que distante geograficamente de seu domicílio.**

7. Assim, reconhecer a aplicabilidade das regras do microsistema de processo coletivo, na espécie, **a competência absoluta do foro do local do dano, não pode ser considerado como uma forma de dificultar o direito fundamental do cidadão de propor ação popular** (artigo 5º, LXXIII, da Constituição Federal) ou de desprestigiar o exercício da fiscalização pelo cidadão. O direito fundamental ao ajuizamento de ação popular não é um fim em si mesmo, mas um meio à

disposição do cidadão para ver anulados os atos lesivos ao patrimônio público, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural. **Ora, os bens jurídicos protegidos pela ação popular serão tutelados de forma mais eficaz se o juízo competente para processar e julgar a demanda for o juízo com maior proximidade do local do dano, o qual tem capacidade de colher as provas de maneira célere e sem necessidade de expedientes por via de cartas precatórias.**

8. Destarte, não se deve concluir que a máxima efetividade do direito fundamental previsto no artigo 5º, LXXIII, da Constituição Federal se concretiza através da garantia de que as Ações Populares devam ser sempre distribuídas no foro mais conveniente ao autor, qual seja, o de seu domicílio. Pelo contrário, o propósito do remédio constitucional consubstanciado na previsão constitucional da ação popular, qual seja, **a defesa do interesse coletivo, será melhor realizado no local do ato que o cidadão pretenda ver anulado.** Conforme consignado no precedente citado, "Nessas hipóteses, **a sobreposição do foro do domicílio do autor ao foro onde ocorreu o dano ambiental acarretará prejuízo ao próprio interesse material coletivo tutelado por intermédio desta ação, em benefício do interesse processual individual do cidadão, em manifesta afronta à finalidade mesma da demanda por ele ajuizada.**" (CC 164.362/MG, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, PRIMEIRA SEÇÃO, julgado em 12/06/2019, DJe 19/12/2019).

9. Na determinação do foro competente para o processamento da ação popular, cujo objetivo é a tutela de interesse coletivo *latu sensu*, o que deve ser buscado não é a conveniência do autor popular, mas a escolha do foro com maior aptidão para melhor e celeremente tutelar o interesse coletivo que o autor popular visa defender.

10. Nesse contexto, a definição do foro competente para a apreciação da Ação Popular reclama a aplicação analógica da regra prevista no artigo 2º da Lei 7.347/85, que prevê a competência funcional e, portanto, absoluta, do foro do local onde ocorrer o dano.¹¹ Agravo interno não provido.(AgInt no REsp n. 1.883.545/DF, relator Ministro Mauro Campbell Marques, Segunda Turma, julgado em 4/10/2021, DJe de 7/10/2021.)

Embora o precedente acima trate de ação popular, parece se amoldar perfeitamente ao caso na medida em que lá se discutia precisamente o direito do autor (particular) ver a ação tramitando na comarca-seção judiciária de seu domicílio quando litiga contra o Estado.

Em linha com esse entendimento, cumpre destacar que o **STJ**, em sede de **Incidente de Assunção de Competência (IAC)**, apesar de tratar da discussão de competência prestigiando a tutela de interesses do cidadão hipossuficiente em detrimento da conveniência da Administração Pública, foi enfático em **afirmar a competência do local do dano**. Na ocasião, se discutiram atos normativos secundários emitidos pela Justiça do Mato Grosso e que dificultavam o acesso à justiça por parte de hipossuficientes.

Embora o presente caso não trate de hipossuficiente, a afirmação da competência do local do dano bem esclarece que, também neste caso, deve ser prestigiada a competência absoluta do art.2º da Lei 7347 / art.93 da Lei 8.078. Vejamos:

PROCESSUAL CIVIL. RECURSO ORDINÁRIO EM MANDADO DE SEGURANÇA. INCIDENTE DE ASSUNÇÃO DE COMPETÊNCIA (IAC). COMPETÊNCIA. JUIZADO ESPECIAL DA FAZENDA PÚBLICA. VARA ESPECIALIZADA DA JUSTIÇA COMUM. COMARCAS DIVERSAS. ESTATUTO DA CRIANÇA E DO ADOLESCENTE (ECA). ESTATUTO DO IDOSO. LEI DA AÇÃO CIVIL PÚBLICA (LACP). CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR (CDC). CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL (CPC). LEI DOS JUIZADOS ESPECIAIS DA FAZENDA PÚBLICA. ATO NORMATIVO LOCAL. ALTERAÇÃO DE COMPETÊNCIA ABSOLUTA. VEDAÇÃO DE FACULDADE DE AJUIZAMENTO DA AÇÃO NA COMARCA DE DOMICÍLIO DO AUTOR. ILEGALIDADE. RESOLUÇÃO N.º 9/2019/TJMT. ALTERAÇÃO DE COMPETÊNCIA NORMATIZADA EM LEI FEDERAL COM A CONSEQUENTE REDISTRIBUIÇÃO DOS FEITOS. INAPLICABILIDADE. FIXAÇÃO DE TESES VINCULANTES. RECURSO ORDINÁRIO EM MANDADO DE SEGURANÇA PROVIDO.1. Prevaecem as leis processuais federais e a Constituição da República sobre atos normativos legislativos ou secundários emanados dos Estados-Membros. Precedentes do STJ.2. **As normas processuais dão preferência à tutela dos interesses dos cidadãos hipossuficientes ante à conveniência da Administração do Estado, inclusive na gestão judiciária.**

...

4. Fixam-se as seguintes teses vinculantes no presente IAC:

Tese A) Prevaecem sobre quaisquer outras normas locais, primárias ou secundárias, legislativas ou administrativas, as seguintes competências de foro:

i) em regra, do local do dano, para ação civil pública (art. 2º da Lei n.º 7.347/1985);

ii) ressalvada a competência da Justiça Federal, em ações coletivas, do local onde ocorreu ou deva ocorrer o dano de impacto restrito, ou da capital do Estado, se os danos forem regionais ou nacionais, submetendo-se ainda os casos à regra geral do CPC, em havendo competência concorrente (art. 93, I e II, do CDC).

Tese B) São absolutas as competências:

i) da Vara da Infância e da Juventude do local onde ocorreu ou deva ocorrer a ação ou a omissão, para as causas individuais ou coletivas arroladas no ECA, inclusive sobre educação e saúde, ressalvadas a competência da Justiça Federal e a competência originária dos tribunais superiores (arts. 148, IV, e 209 da Lei n.º 8.069/1990 e Tese 1.058/STJ);

ii) do local de domicílio do idoso nas causas individuais ou coletivas versando sobre serviços de saúde, assistência social ou atendimento especializado ao idoso portador de deficiência, limitação incapacitante ou doença infectocontagiosa, ressalvadas a competência da Justiça Federal e a competência originária dos tribunais superiores (arts. 79 e 80 da Lei n.º 10.741/2003; e 53, III, e, do CPC/2015);

iii) do Juizado Especial da Fazenda Pública, nos foros em que tenha sido instalado, para as causas da sua alçada e matéria (art. 2º, § 4º, da Lei n.º 12.153/2009);

iv) nas hipóteses do item (iii), faculta-se ao autor optar livremente pelo manejo de seu pleito contra o Estado no foro de seu domicílio, no do fato ou ato ensejador da demanda, no de situação da coisa litigiosa ou, ainda, na capital do Estado, observada a competência absoluta do Juizado, se existente no local de opção (art. 52, parágrafo único, do CPC/2015, c/c o art. 2º, § 4º, da Lei n.º 12.153/2009).

Tese C) A instalação de vara especializada não altera a competência prevista em lei ou na Constituição Federal, nos termos da Súmula n.º 206/STJ ("A existência de vara privativa, instituída por lei estadual, não altera a competência territorial resultante das leis de processo."). A previsão se estende às competências definidas no presente IAC n.º 10/STJ.

....

.6. Recurso ordinário provido, com teses qualificadas fixadas em incidente de assunção de competência (art. 947 do CPC/2015).(RMS n. 64.525/MT, relator Ministro Og Fernandes, Primeira Seção, julgado em 21/10/2021, DJe de 29/11/2021.)

Dessa forma, a decisão que melhor protege o interesse ambiental, de todos, é aquela que mantém a jurisdição pernambucana para a causa.

No caso, o **casco está a aproximadamente 315 km da costa pernambucana**, o que justifica a manutenção da **jurisdição federal da 9ª Vara**, como unidade jurisdicional localizada na capital do Estado, sendo certo que os prejuízos advindos do afundamento do casco certamente **transcenderiam a extensão territorial de apenas 1 município**, compreendendo a região que envolve boa parte da costa pernambucana.

Cumprido destacar que local do dano para efeito de aferição do juízo competente nas ações em que possua interesse entidade federal entende-se que é a Seção Judiciária que abarca a localidade onde o dano possa ocorrer.

RESPONSABILIDADE CIVIL SOLIDÁRIA, OBJETIVA E INTEGRAL POR DANOS AO MEIO AMBIENTE – ART.225, §3º DA CONSTITUIÇÃO C/C ART.3º, VI E 14, §1º DA LEI 6.938/81

Como foi possível constatar do relatório dos fatos e dos documentos acostados, o afundamento do casco provocou dano ambiental de dimensões e prejuízos incalculáveis, mas graves, e que esse dano ambiental foi decorrência direta da atuação das empresas Rés.

Isso é o quanto basta para fazer incidir a responsabilidade civil por danos ambientais às Rés, eis que se trata de responsabilidade regida pelo regime da solidariedade, objetividade e integralidade.

Assim, ao ser proprietária do casco a SOK é inteiramente responsável por sua destinação adequada e responde pelos danos decorrentes do uso desse bem. Também a empresa MSK é inteiramente responsável pelos danos ambientais porque participou da operação de transporte do caso durante todo o período, tendo, a partir de 23.12.22, assumido o controle do comboio até seu abandono que provocou o afundamento do ex-navio.

Todos os prejuízos ambientais daí advindos são portanto conectados à atividade econômica exercida pelas empresas Réus.

Assim, caracterizado o dano e o nexo causal é de ser imputada a responsabilidade civil aos Réus.

Até porque o dever de promover a responsabilização civil do infrator ambiental tem sede constitucional, encontrando previsão no artigo 225, parágrafo 3º, da Carta Magna:

"Art. 225. (...) § 3º. As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, **independentemente da obrigação de reparar os danos causados**. (sem grifos no original)

Em outras palavras, as condutas que ocasionam dano ao meio ambiente dão azo à obrigação de reparar. Sobre o tema, a Lei nº 6.938/81, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), estabelece (**destacou-se**):

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;

IV - **poluidor**, a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, **responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental**;

Art 4º - A Política Nacional do Meio Ambiente visará:

(...)

VII - **à imposição, ao poluidor e ao predador, da obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados** e, ao usuário, da contribuição pela utilização de recursos ambientais com fins econômicos.

Art 14 - 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 sujeitará os transgressores:

(...)

§1º - Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, **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**. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente.

Vê-se, assim, que por imperativo legal específico do art. 14, §1º, da PNMA, **em matéria de meio ambiente, a responsabilidade civil do causador do dano é OBJETIVA e, portanto, independente da prova de culpa, tampouco de dolo**. Perfilhando esse entendimento, a propósito, convém citar decisão do Superior Tribunal de Justiça (STJ) sobre o assunto julgada em sede de RESPs Repetitivos (**destacou-se**):

RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANO AMBIENTAL. RECURSO ESPECIAL REPRESENTATIVO DE CONTROVÉRSIA. ART. 543-C DO CPC. DANOS DECORRENTES DO ROMPIMENTO DE BARRAGEM. ACIDENTE AMBIENTAL OCORRIDO, EM JANEIRO DE 2007, NOS MUNICÍPIOS DE MIRAÍ E MURIAÉ, ESTADO DE MINAS GERAIS. TEORIA DO RISCO INTEGRAL. NEXO DE CAUSALIDADE. 1. 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 do acidente, a empresa deve recompor os danos materiais e morais causados e c) na fixação da indenização por danos morais, 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.² No caso concreto, recurso especial a que se nega provimento.(REsp 1374284/MG, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, SEGUNDA SEÇÃO, julgado em 27/08/2014, DJe 05/09/2014)

(...) 3. **Consoante a jurisprudência pacífica desta Corte, sedimentada inclusive no julgamento de recursos submetidos à sistemática dos processos representativos de controvérsia (arts. 543-C do CPC/1973 e 1.036 e 1.037 do CPC/2015), "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"** (REsp nº 1.374.284/MG).⁴ Em que pese a responsabilidade por dano ambiental seja objetiva (e lastreada pela teoria do risco integral), faz-se imprescindível, para a configuração do dever de indenizar, a demonstração da existência de nexo de causalidade apto a vincular o resultado lesivo efetivamente verificado ao comportamento (comissivo ou omissivo) daquele a quem se repute a condição de agente causador. (...) (REsp 1596081/PR, Rel. Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA, SEGUNDA SEÇÃO, julgado em 25/10/2017, DJe 22/11/2017)

Ainda que não houvesse previsão legal específica sobre a responsabilidade civil objetiva em matéria de dano ambiental, ainda assim incidiria a responsabilidade objetiva decorrente do **risco da atividade**, nos termos dos artigos 186 e 187 do Código Civil, e notadamente do parágrafo único de seu artigo 927, que reforçam a adoção da responsabilidade objetiva por danos causados aos interesses difusos, como é o caso do meio ambiente, pelo ordenamento jurídico pátrio.

Dispõe o art. 927, parágrafo único, do CC de 2002:

"Art.927.Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem".

Tratando-se de dano ambiental, Mancuso (MANCUSO, Rodolfo de Camargo.*Ação Civil Pública: em defesa do meio ambiente, do patrimônio cultural e dos consumidores*. São Paulo: Revista dos Tribunais, págs.342-343, 2007) esclarece que mesmo as clássicas causas de exclusão de responsabilidade (caso fortuito, força maior, proveito de terceiro, licitude da atividade e culpa exclusiva da vítima) não devem ser aceitas, na medida em que a apreciação de lesão a interesses metaindividuais exclui a aplicação de esquemas tradicionais, fundados na culpa ou na intenção do agente, de modo a evitar lacunas no sistema protetivo capazes de impedir a tutela do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Ao se tratar de dano ambiental, não se pode pensar em outra forma de responsabilidade objetiva que não seja a do **risco integral**, pois é aquela que permite a mais eficiente responsabilização de prejuízos ambientais. Analisando o tema, Cavalieri (CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de Responsabilidade Civil*. São Paulo: Malheiros, pág.164, 2006) ministra: "*Extrai-se do Texto Constitucional e do sentido teleológico da Lei de Política Nacional do Meio Ambiente (Lei n.6.938/1981), que essa responsabilidade é fundada no risco integral, conforme sustentado por Nelson Nery Jr. (Justitia 126/74) - (sem grifos no original).*

Como se observa, não existe dúvida acerca da aplicabilidade da Teoria da Responsabilidade Objetiva no Direito Ambiental, sendo pacífico o entendimento de que a Lei de Política Nacional do Meio Ambiente adotou a responsabilidade sem culpa para a obrigação civil de reparar o dano ambiental.

No âmbito do STJ, essa tese encontra-se pacificada no Tema nº 10 sobre Direito Ambiental com o seguinte conteúdo: "**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. (Tese julgada sob o rito do art. 543-C do CPC/1973)

Isto porque, conforme dispõe o art.3º da Lei nº 6.938/81, poluidor é toda pessoa física ou jurídica que, DIRETA ou INDIRETAMENTE, seja responsável pela atividade causadora de degradação ambiental.

Ou seja, todos os causadores, diretos ou indiretos, responsáveis pela atividade degradadora, são responsáveis pela reparação dos danos causados.

O que dizer das empresas que exploram economicamente a atividade de desmantelamento de cascos de ex-navios que adquiriu a carcaça do ex-NAE São Paulo a qual sob sua posse, propriedade e controle, sofreu avaria, não tendo agido para cumprir exigências que viabilizassem o reparo, abandonando-o, fato que gerou o afundamento indesejável?

A responsabilidade, neste caso, é imposição direta e clara.

Isso decorre, ainda,, da aplicação do **princípio do poluidor-pagador**, uma vez que DEVE ser aquele que lucra com a atividade que deve arcar primordialmente com as medidas de prevenção e de reparação integral.

Tanto assim que o STJ direciona a responsabilidade solidária e objetiva a todos que **retiram proveito da atividade econômica** exercida:

ADMINISTRATIVO E PROCESSO CIVIL. AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. LOTEAMENTO IRREGULAR. VIOLAÇÃO DO ART.

935 DO CÓDIGO CIVIL. AUSÊNCIA DE PREQUESTIONAMENTO. AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA. SÚMULA 83/STJ.

1. Relativamente ao art. 935 do Código Civil, não se pode conhecer do recurso especial. Da análise do voto condutor do acórdão, observa-se que o referido preceito normativo e a tese a ele vinculada não foram objeto de debate e deliberação pela Corte de origem, mesmo com a oposição dos embargos de declaração, o que redundou em ausência de prequestionamento da matéria, aplicando-se ao caso a orientação firmada na Súmula 211/STJ.

2. Ressalte-se, inclusive, que o mencionado dispositivo somente foi suscitado em sede de embargos de declaração, configurando, pois, inovação recursal, o que é rechaçado pelo ordenamento jurídico.

*3. No tocante à ausência de responsabilidade solidária pelos danos ambientais, é pacificada nesta Corte a orientação de que a **responsabilidade ambiental é objetiva e solidária de todos os agentes que obtiveram proveito da atividade que resultou no dano ambiental** não com fundamento no Código de Defesa do Consumidor, mas pela aplicação da teoria do risco integral ao poluidor/pagador prevista pela legislação ambiental (art. 14, § 1º, da Lei n.*

6.938/81), combinado com o art. 942 do Código Civil. Precedentes.

4. Agravo interno a que se nega provimento.

(AgInt no AREsp 277.167/MG, Rel. Ministro OG FERNANDES, SEGUNDA TURMA, julgado em 14/03/2017, DJe 20/03/2017)

Veja-se que todo aquele que cria ou assume o risco, responde pelo dano ambiental: "Aquele que cria ou assume o risco de danos ambientais tem o dever de reparar os danos causados e, em tal contexto, transfere-se a ele todo o encargo de provar que sua conduta não foi lesiva" (REsp 1.049.822/RS, Rel. Ministro Francisco Falcão, Primeira Turma, julgado em 23/04/2009, DJe 18/05/2009)"

No caso, como visto, ao adquirirem o resíduo (casco) para fim exclusivo de desmantelamento verde, assumiram integralmente a responsabilidade civil pelos riscos advindos dessa atividade potencialmente poluente. Isso envolve, não apenas o adquirente do casco, como todas aquelas empresas e pessoas que no desempenho de suas atividades criaram e assumiram o risco do afundamento. Com muito mais razão neste caso, em que os envolvidos e representantes chegaram a desamparar o casco, rompendo contrato com o rebocador que o conduzia.

Todos esses fatores somente reforçam a necessidade de impor o dever indenizatório aos Réus.

LITISCONSÓRCIO FACULTATIVO ENTRE OS CO-RESPONSÁVEIS PELO DANO AMBIENTAL

Como visto dado o encadeamento causal dos comportamentos e das responsabilidades incidentes sobre as empresas Réus, seja por imposição contratual (com a aquisição do casco com suas obrigações), seja pela direta imposição legal a todos aqueles que causaram o dano, é pertinente salientar que a escolha dos causadores do dano é atribuída ao

autor a partir da perspectiva da melhor tutela do patrimônio ambiental, sem a necessidade de que todos os eventuais causadores seja necessariamente chamados a figurar no pólo passivo da ação.

Este é o entendimento do STJ:

PROCESSUAL CIVIL E AMBIENTAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. LOTEAMENTO IRREGULAR. ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE. VIOLAÇÃO DOS ARTIGOS 489 E 1.022 DO CPC/2015. INOCORRÊNCIA. LITISCONSÓRCIO PASSIVO FACULTATIVO. REGULARIZAÇÃO DE LOTEAMENTO IRREGULAR. RESPONSABILIDADE DO MUNICÍPIO. REVISÃO. INCIDÊNCIA DA SÚMULA 7/STJ.

omissis

2. Nos danos ambientais, a regra geral é o litisconsórcio facultativo, por ser **solidária a responsabilidade dos degradadores**.

O autor pode demandar qualquer um deles, isoladamente, ou em conjunto pelo todo, de modo que, de acordo com a jurisprudência do STJ mais recente, não há obrigatoriedade de formar litisconsórcio passivo necessário com os adquirentes e possuidores dos lotes. Confrimam-se precedentes: REsp 1.799.449/SP, Rel. Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, DJe 18.6.2019; AgInt no AREsp 8.77.793/DF, Rel. Ministro Og Fernandes, Segunda Turma, DJe 6.9.2019; REsp 1.708.271/SP, Rel. Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, DJe 16.11.2018; REsp 1.694.032/SC, Rel. Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, DJe 21.11.2018; AgInt no AREsp 1.221.019/SP, Rel. Ministro Francisco Falcão, Segunda Turma, DJe 26.2.2019; REsp 1.358.112/SC, Rel. Ministro Humberto Martins, Segunda Turma, DJe 28.6.2013; REsp 1.328.874/SP, Rel. Ministra Eliana Calmon, Segunda Turma, DJe 5.8.2013; REsp 884.150/MT, Rel. Ministro Luiz Fux, Primeira Turma, DJe 7.8.2008; REsp 1.079.713/SC, Rel. Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, DJe 31.8.2009.

omissis

6. Recurso Especial parcialmente conhecido, apenas em relação à preliminar de violação do art. 1.022 do CPC/2015, e, nessa parte, não provido.

(REsp 1826761/RJ, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, julgado em 17/10/2019, DJe 29/10/2019)

“omissis

3. Também é remansosa a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça pela impossibilidade de que qualquer dos envolvidos alegue, como forma de se isentar do dever de reparação, a não-contribuição direta e própria para o dano ambiental, considerando justamente que a degradação ambiental impõe, entre aqueles que para ela concorrem, a solidariedade da reparação integral do dano. (Omissis)

(REsp 880.160/RJ, Rel. Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, SEGUNDA TURMA, julgado em 04/05/2010, DJe 27/05/2010)

"Tendo em vista a natureza solidária do dano ambiental, nos termos dos artigos 3º, IV e 14, § 1º, da Lei 3.938/1981, obtempera-se que essa situação jurídica autoriza o ajuizamento da ação em face de qualquer um dos supostos causadores do dano, assegurada sempre a via de regresso (RESP 1.056.540/GO, Segunda Turma, Min. Eliana Calmon, DJe 14/9/2009).

Cite-se, ainda, o seguinte precedente do TRF3:

CONSTITUCIONAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO AMBIENTAL.DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR. RESPONSABILIDADEOBJETIVA. CONDUTA, DANO E NEXO CAUSAL COMPROVADOS.RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA ENTRE OS CAUSADORES DODANO. VALOR DA INDENIZAÇÃO. FÓRMULA DE CÁLCULO DESENVOLVIDA PELA CETESB. DANO MORAL. INCABÍVEL.REMESSA OFICIAL, TIDA POR INTERPOSTA, E APELAÇÕESIMPROVIDAS.

- Embora a Lei nº 7.347/85 silencie a respeito, a r.sentença deverá ser submetida ao reexame necessário (interpretação analógica do art. 19 da Lei nº 4.717/65), conforme entendimento da 4ªTurma deste Tribunal e jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça.

- O art. 225 da Constituição Federal consagrou o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado como direito fundamental, criando o dever de o agente degradador reparar os danos causados e estabeleceu o fundamento de responsabilização de agentes poluidores, pessoas físicas e jurídicas. - Com relação à tutela ambiental, se aplica a responsabilidade objetiva, ou seja, não há espaço para a discussão de culpa, bastando a comprovação da atividade e o nexo causal com o resultado danoso. Tal responsabilização encontra fundamento nos artigos 4º, VII, c/c 14, §1º, ambos, da Lei nº 6.938/81.

- Após análise do conjunto probatório, não há dúvidas que houve vazamento de óleo, ocorrido em 16/02/2008, durante abastecimento realizado da barcaça Serra Polar para o navio Rio Blanco, em Santos/SP.

- Configurado o dano, basta ratificar a comprovação da atividade e o nexo causal com o resultado danoso. Neste aspecto, está evidente de que o resultado decorreu do exercício da atividade de risco exercido pelas rés.

- No polo passivo das ações ambientais, **todos os causadores de dano, diretos ou indiretos, respondem solidariamente pelos prejuízos causados ao meio ambiente. Dizer que é solidária esta responsabilidade é o mesmo que dizer que o autor de uma ação civil ambiental pode escolher responsabilizar um, alguns ou todos os que tenham concorrido direta ou indiretamente para o dano.**

- Considerando o incontestado prejuízo ao meio ambiente, entendo que o montante da indenização deve ser mantido em US\$ 398.107,17 (trezentos e noventa e oito mil, cento e sete dólares americanos e dezessete centavos de dólar). O valor apontado no laudo de fls. 252/265, assinado por dois analistas periciais (engenheiro sanitário e economista), com base na fórmula criada pela CETESB, mostra-se adequado ao caso concreto.

(...)

(TRF3; APELAÇÃO CÍVEL – 1969405; QUARTA TURMA; DESEMBARGADORA FEDERAL MÔNICA NOBRE; e-DJF3 Judicial 1 DATA: 16/12/2015)

Assim, considerando se tratar de litisconsórcio facultativo, é adequada a indicação dos Réus desta ação como solidários e responsáveis integrais pelo dano ambiental causado.

DO DANO AMBIENTAL PROPAGADO PELO AFUNDAMENTO DO CASCO

Inicialmente, é essencial estabelecer que o afundamento do casco com 657.777,30 kg de substâncias perigosas + 10.000 unidades de lâmpadas, contendo mercúrio, traz, por si, **um dano ambiental grave** ao ecossistema marinho e ao meio ambiente.

Ainda que haja dificuldade em dimensionar exatamente qual o tamanho do prejuízo, é certo que se trata de grave dano ambiental com efeito sinérgicos, cumulativos e diferidos no tempo que provocam efeitos nefastos para a vida marinha e seu equilíbrio ecológico.

Ou seja, ainda que não se possa atribuir a esse evento a exclusividade da poluição marinha, é, por certo, evento relevante e que agrega importantes malefícios para o equilíbrio da vida marinha.

Conforme já elaborado em momento anterior ao afundamento do casco, há uma constatação de que o alijamento, com o conjunto de metais perigosos existentes em sua estrutura, é um evento lesivo grave. É o que se pode extrair do seguinte trecho da NOTA TÉCNICA Nº 1/2023/CGQUA/DIQUA, elaborada antes do afundamento:

Amianto: O amianto é um mineral fibroso e muito utilizado em diversos campos da engenharia devido a suas propriedades físico-químicas. No casco do ex-NAe São Paulo, existem pouco mais de nove toneladas de amianto, presentes em diversas juntas e nos sistemas de insulação de encanamentos e escapamentos. O amianto é prejudicial à saúde humana e está associado a diversas moléstias pulmonares, entretanto, **ele também representa perigo ao ambiente marinho, existindo na literatura estudos indicando que a presença de amianto causa distúrbios na capacidade de filtração e no crescimento de organismos filtrantes¹, assim como pode bioacumular em algas planctônicas².** Sendo a diferença entre os dois casos a de que o ser humano pode, por meio do uso de EPI equipamentos adequados, minimizar sua exposição ao amianto, ao passo que os organismos marinhos não.

Tintas: As tintas são coberturas aplicadas sobre superfícies com objetivo de embelezar, fornecer propriedades ou simplesmente proteger. **A tinta presente no casco do ex-NAe São Paulo é perigosa para o meio ambiente *per se*, pois as partículas de tinta que se desprendem do casco e das paredes dos navios podem ser consideradas como microplásticos.** O primeiro perigo vem da alta estabilidade que as tintas precisam apresentar para proteger a superfície do aço do navio. **Esta estabilidade faz com que as pequenas partículas de tinta que se soltam do casco, não se degradem facilmente e tendam a se acumular nos sedimentos. Estas partículas são ingeridas por diversos organismos aquáticos de forma passiva por sua presença na água, de forma incidental junto a componentes normais da dieta dos animais, ou ativamente quando confundido com zooplanktons.** Uma vez presente nos estômagos de aves ou mamíferos esses fragmentos são degradados pelas condições químicas do meio, liberando seus aditivos, como metais pesados e compostos organometálicos de estanho por exemplo³.

Metais pesados: Tintas, venizes e outros materiais perigosos oriundos da operação da embarcação foram inventariados, sendo os contaminantes solventes orgânicos, chumbo e cádmio (fl. 20 do SEI nº [10464088](#)). **O casco do ex-navio São Paulo possui aproximadamente 645 toneladas de metais pesados, majoritariamente chumbo, que, se afundado/naufragado, serão disponibilizados ao ambiente marinho, podendo apresentar toxicidade a bactérias, invertebrados e peixes⁴.**

Compostos organometálicos de estanho: Estes compostos têm função de diminuir a incrustação de fundo nos navios e são extremamente tóxicos a algas e cracas. É estimado que existam pouco mais de vinte toneladas de compostos organometálicos de estanho no casco do ex-navio São Paulo.

Mercúrio: O inventário de produtos perigosos do ex-navio São Paulo estimou o **quantitativo de lâmpadas fluorescentes em dez mil peças, essas lâmpadas contêm vapor de mercúrio, um poluente notório em ambientes marinhos e alvo de diversos estudos e convenções/acordos internacionais como a Convenção de Minamata.**

- O Mercúrio é um metal pesado, líquido, altamente tóxico para os seres humanos e a vida silvestre. Ele volatiliza facilmente à temperatura ambiente (causa intoxicação por inalação), e tem elevada capacidade de dispersão, sendo reconhecido como um poluente de natureza global. Ademais, por meio do metabolismo microbiano, pode se transformar em metilmercúrio, que tem a capacidade de acumular-se nos organismos e concentrar-se nas cadeias alimentares, principalmente na aquática.

- A forma orgânica do mercúrio, devido ao radical orgânico, pode entrar facilmente na corrente sanguínea, causando danos irreversíveis ao Sistema Nervoso Central. Constatou-se que, em acidentes por intoxicação, a vida intrauterina é mais suscetível ao dano cerebral, causado pelo metilmercúrio, uma vez que este parece interferir no processo de divisão celular. “Em casos de exposição severa do feto, houve relatos de problemas neurológicos graves e inclusive má formação cefálica”⁵. Ademais, o metilmercúrio, por exemplo, pode ligar-se aos grupos sulfidrilas existentes nas proteínas dos seres humanos⁵. Uma vez no organismo, ele rapidamente se converte em um complexo proteico, mantendo grande mobilidade através dos tecidos animais.

- A forma orgânica do mercúrio tem elevada toxicidade, tanto para a biota quanto para os seres humanos, devido a sua solubilidade lipídica, estabilidade e propriedade iônica que lhe permite atravessar a membrana plasmática⁶.

- A lipossolubilidade de compostos mercuriais permite que eles sejam transferidos ao longo das cadeias tróficas chegando aos predadores do topo da cadeia, que apresentam altos níveis de mercúrio, devido ao processo de biomagnificação (acúmulo de mercúrios nos diversos níveis tróficos das cadeias ecológicas dos ecossistemas). A lipossolubilidade dos compostos organomercuriais facilita a absorção pela pele em até 100% quando comparados aos compostos inorgânicos (ATSDR, 1999; APOSTOLI et al., 2006, citados por COSTA).

Substâncias destruidoras da camada de ozônio: Os clorofluorcarbonetos (CFCs) e hidroclorofluorcarbonetos (HCFCs) são substâncias que catalisam a degradação de moléculas de ozônio na atmosfera. No casco do ex-navio São Paulo, existem aproximadamente 3,5 toneladas de substâncias destruidoras da camada de ozônio que, em caso de afundamento, poderão ser liberadas na atmosfera. Além da presença de materiais perigosos em sua composição, o casco do ex-NAe São Paulo pode apresentar riscos a biodiversidade marinha, principalmente em relação à introdução de espécies invasoras, como, a *Tubastraea tagusensis* (Coral do Sol), que pode alterar

o habitat e modificar a disponibilidade de recursos para as outras espécies impactando toda a cadeia trófica quando o casco afundado⁷. Além disso um possível afundamento do casco do ex-NaE São Paulo pode servir como porta de entrada para outras espécies exóticas à fauna marítima brasileira que podem ser atraídas pela carcaça e abrigo do naufrágio⁸.

É preciso esclarecer que essa análise feita pelo IBAMA não considerava o local em que o casco foi afundado. Fez apenas uma abordagem preliminar dos impactos negativos que o afundamento do casco produziria no meio ambiente, caso o afundamento fosse feito na zona costeira. Quer dizer: o afundamento realizado em área profunda, como no caso, tende a mitigar alguns impactos negativos, embora persista, ainda, um conjunto de efeitos adversos e lesivos ao meio ambiente.

Diante dessa realidade, coube ao IBAMA, utilizando-se de metodologia apropriada para avaliar as compensações cabíveis nesse tipo de desastre ambiental provocado, buscar obter indenização correspondente ao dano causado.

Inicialmente, é preciso considerar que não há meios técnicos para garantir a restauração ambiental do meio ambiente ou sua recuperação direta, conforme atesta a NOTA TÉCNICA Nº 3/2023/DIQUA:

Em geral, há a possibilidade de reparação direta por dano ambiental ou reparação indireta por dano ambiental. Enquanto a primeira é considerada como a “solução de reparação caracterizada pela restituição plena ou parcial do atributo ambiental lesado no próprio local de ocorrência do dano (in situ)”, a segunda é entendida como “solução de reparação pelo dano ambiental caracterizada pela restituição plena ou parcial do atributo ambiental lesado em local equivalente (ex situ) ou ainda por compensação econômica ou financeira.”

4.2.3. Conforme o apresentado na Manifestação Técnica nº 9/2023-Cicam/CGQua/Diqua (15026473), em caráter preliminar pode-se afirmar que **“são tecnicamente inviáveis ou extremamente onerosas a realização de monitoramento da água, solo, flora e fauna, cujos resultados poderão não estar relacionados com possíveis contaminantes oriundo do ex-Navio Aeródromo São Paulo, considerando as várias fontes de contaminação presentes no oceano”**. Assim, considerando o já exposto no item 3.1. da presente Nota Técnica, reforça-se que reparação direta por meio da Recuperação Ambiental e até mesmo a compensação ecológica se mostram tecnicamente inviáveis ou contraproducentes, inclusive para fins de monitoramento e acompanhamento, **sendo recomendável a Reparação Indireta pelo dano ambiental por meio da Compensação Econômica ou Financeira.**

4.2.4. A Compensação Econômica ou Financeira, neste caso, será uma solução excepcional acordada administrativamente, uma vez constatada a impossibilidade de recuperação ambiental e de compensação ecológica, estimado com base em dados disponíveis em casos análogos.

Com efeito, diante das características do evento, não há viabilidade técnica na obtenção de uma reparação direta do dano.

Resta, portanto, a necessidade de se obter uma compensação econômica pelos prejuízos advindos da atividade lesiva praticada pelos Réus.

Para apurar o valor de uma indenização compatível com a gravidade do evento, o IBAMA adotou o o Método de Custos (de Controle) Evitados (MCE) ou Método de Gastos Preventivos (Seroa da Motta, 1997; NBR 14.653-6, 2005).

Trata-se, como se observa, de metodologia válida e adequada para o caso.

No caso, o IBAMA adota como parâmetro para aferição do valor o custo envolvido no processo de descomissionamento de unidades flutuantes de produção, armazenamento e transferência de petróleo destinadas a reciclagem verde, assim como deveria ter acontecido com o ex-NaE São Paulo e que não ocorreu em razão das atitudes e omissões das Rés.

Assim, a partir de um recorte de variáveis que possuem similaridade com a situação do casco, são selecionados alguns itens como tonelagem da FPSO (unidades flutuantes de produção, armazenamento e transferência de petróleo), destinação da unidade para desmantelamento e reciclagem, temporalidade (casos recentes de descomissionamento) para se chegar ao valor de custo por tonelada para destinação ambientalmente adequada.

Como o desmantelamento verde também era o destino único e adequado para o casco do Ex-NaE São Paulo e que, ao agir para viabilizar o abandono e sucessivo afundamento do casco, as empresas evitaram o custos necessários para viabilizar o desmantelamento sustentável do ex-navio, o IBAMA realiza a modelagem do valor a partir

de um processo comparativo com base em sua experiência institucional com processos de descomissionamento e desmantelamento de FPSO, unidades flutuantes de produção, armazenamento e transferência de petróleo.

Nesse exercício, foi encontrado o valor de custo na ordem de R\$ 7.399,86 (sete mil, trezentos e noventa e nove reais e oitenta e seis centavos) por tonelada.

Como sabido, o Ex-Nae São Paulo possuía 24.030,871 toneladas.

Diante desses dados, para viabilizar a reparação indireta pelo dano ambiental ocorrido, estimou-se, por meio do Método de Custos Evitados, o valor de R\$ 7.899,86 por tonelada, totalizando um custo evitado de **R\$ 177.825.045,30** (cento e setenta e sete milhões, oitocentos e vinte e cinco mil, quarenta e cinco reais e trinta centavos), relacionado aos montantes de reboque, limpeza final, desmantelamento e reciclagem para a tonelagem da estrutura do casco, considerando que há similaridade nos procedimentos de desmantelamento e destinação ambientalmente adequada de ex-navios, pois estão submetidos ao atendimento das mesmas normas internacionais aplicáveis.

Para além da indenização pelo dano material causado, que pode ser objeto de compensação financeira (dada a impossibilidade de restauração ou recuperação direta), é essencial, a bem da reparação *in integrum*, que seja contemplada, ainda, a indenização pelos prejuízos que afetam os atributos imateriais do meio ambiente afetado, ou seja, a indenização pelo dano moral coletivo.

PRINCÍPIO DO POLUIDOR-PAGADOR E DA REPARAÇÃO IN INTEGRUM

A Lei n.º6.938/81, a qual dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, no artigo 14, § 1º, estabelece:

"Art. 14 - 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 sujeitará os transgressores:

*§ 1º - Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, 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**. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente."*

Isso significa que a reparação civil do dano ambiental deve contemplar todas as lesões que prejudicam o meio ambiente, inclusive os danos imateriais.

Consoante entendimento do STJ, **"a restauração in natura nem sempre é suficiente para reverter ou recompor integralmente, no terreno da responsabilidade civil, o dano ambiental causado, daí não exaurir o universo dos deveres associados aos princípios do poluidor-pagador e da reparação in integrum**. A reparação ambiental deve ser feita da forma mais completa possível, de modo que a condenação a recuperar a área lesionada não exclui o dever de indenizar, sobretudo pelo dano que permanece entre a sua ocorrência e o pleno restabelecimento do meio ambiente afetado (= dano interino ou intermediário), bem como pelo dano moral coletivo e pelo dano residual (= degradação ambiental que subsiste, não obstante todos os esforços de restauração)" (STJ, REsp 1.180.078/MG, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, DJe de 28/02/2012). Em igual sentido: STJ, AgInt no REsp 1.196.027/RS, Rel. Ministro GURGEL DE FARIA, PRIMEIRA TURMA, DJe de 27/03/2017; REsp 1.255.127/MG, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, DJe de 12/09/2016.

Sendo assim, resta claro que a reparação civil do dano ambiental deve contemplar a restauração ou compensação pelo dano causado, além dos prejuízos extrapatrimoniais que a lesão ao meio ambiente causa.

Inclui-se nessa indenização os prejuízos previsíveis e imprevisíveis, presente e futuros que o dano causa ao meio ambiente. Essa pretensão se coaduna com as recomendações do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente – PNUMA, em que consta (Apud. LEITE, Rubens Morato. *Dano ambiental: do individual ao coletivo extrapatrimonial*, 2ª Ed., RT: São Paulo, 2003, p. 267-68):

É necessário um novo regime de responsabilidade civil que estabeleça tanto os danos previsíveis quanto os imprevisíveis, assim como os danos presentes e futuros. Deveriam ser indenizados igualmente o dano emergente e o lucro cessante, bem como o dano moral.(grifamos)

Com efeito, requer que seja apreciado o caso sob a ótica do princípio da reparação integral do dano ambiental, não apenas sob o viés material, mas também pelo aspecto extrapatrimonial que lhe é inerente para que seja reformado o acórdão e determinada a condenação do Réu em indenização por dano moral coletivo neste caso.

DANO MORAL COLETIVO – DISPENSABILIDADE DA PROVA DA REPULSA SOCIAL OU DO SENTIMENTO COLETIVO – DANO IN RE IPSA – PREVISÃO EXPRESSA NO ART.1º DA LEI 7347/85

De logo, é essencial afirmar que a caracterização do dano moral coletivo imprescinde totalmente da prova da comoção social ou da repulsa coletiva sobre o incidente.

No entanto, a título ilustrativo que sinaliza a gravidade da ofensa da valores fundamentais da sociedade, superando, em muito, padrões rotineiros de tolerabilidade, é oportuno suscitar manchetes de jornais e meios midiáticos que dão conta da gravidade do fato ocasionado pela não destinação do casco, por seu proprietário, a estaleiro verde.

No caso, como se depreende dos fatos e documentos acostados, a incidência do dano moral coletivo na hipótese é patente e decorre, a um só tempo, da **dimensão do casco**, dos **materiais perigosos componentes de sua estrutura**, em quantidades superiores a **650 toneladas** e da grave afetação a valores essenciais da coletividade (equilíbrio ecológico) que supera todos os limites de tolerância da coletividade.

Vejamos algumas notícias da mídia, seja no plano nacional, seja internacional:

JORNAL BRASILEIRO - G1 - PERNAMBUCO

<https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2023/02/03/marinha-afunda-o-porta-avioes-desativado-sao-paulo-apos-meses-de-impasse.ghtml>

CNN BRASIL

<https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/marinha-afunda-porta-avioes-desativado-no-oceano-atlantico/>

UOL

<https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/marinha-afundou-porta-avioes-nae-a-12-sao-paulo.html>

JORNAL ALEMÃO - Deutsche Welle (DW)

<https://www.dw.com/en/brazil-sinks-warship-in-atlantic-amid-environmental-concerns/a-64609469>

REVISTA NORTE-AMERICANA - Revista Times

<https://time.com/6251526/brazil-abandoned-ship-environmental-disaster/>

JORNAL NORTE-AMERICANO- New York Times

<https://www.nytimes.com/2023/02/03/climate/brazil-aircraft-carrier-sao-paulo.html>

JORNAL NORTE-AMERICANO - Washington Post

<https://www.washingtonpost.com/world/2023/02/03/brazil-sao-paulo-aircraft-carrier-pollution/>

SITE FRANCÊS - France24

<https://www.france24.com/en/americas/20230204-brazil-sinks-warship-in-atlantic-despite-maritime-pollution-concerns>

JORNAL INGLÊS - Reuters

<https://www.reuters.com/world/americas/brazil-sinks-rusting-old-aircraft-carrier-atlantic-2023-02-04/>

JORNAL PARA EUROPA E ÁSIA - The Eurasian Times

<https://eurasianimes.com/brazil-to-sink-its-toxic-34000-ton-aircraft-carrier/>

JORNAL PARA ÍNDIA - The Indian Express

<https://indianexpress.com/article/explained/explained-global/brazil-sao-paulo-aircraft-carrier-ship-asbestos-environmental-concerns-8423435/>

JORNAL ASIÁTICO - Aljazeera

<https://www.aljazeera.com/news/2023/2/4/brazil-sinks-aircraft-carrier-in-atlantic-despite-pollution-risk>

São dados objetivos que sinalizam a clara lesão a aspectos extrapatrimoniais essenciais à coletividade.

Como se pode observar, cuida-se de evento extraordinário que repercutiu para além da indenização do dano material objeto de compensação financeira.

De igual modo, a República Federativa do Brasil **teve sua imagem manchada pela propagação de notícias negativas que macularam a reputação brasileira em matéria ambiental**, tudo por causa do não atendimento dos deveres cabíveis por parte daqueles que operaram e se responsabilizaram pela destinação ambiental do casco.

Destarte, para além dos aspectos materiais, há que se imputar a indenização, também, dirigida à lesão extrapatrimonial ambiental.

Até porque, como sabido, a imposição do dano moral coletivo é decorrência direta da aplicação do art. 225, §3º da CF, conjugado com os arts.1º, 3º e 13 da Lei 7347/85:

Lei 7347/85:

*Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por **danos morais** e patrimoniais causados: (Redação dada pela Lei nº 12.529, de 2011).*

l - ao meio-ambiente:

omissis

Art. 3º A ação civil poderá ter por objeto a condenação em dinheiro ou o cumprimento de obrigação de fazer ou não fazer.

Art. 13. Havendo condenação em dinheiro, a indenização pelo dano causado reverterá a um fundo gerido por um Conselho Federal ou por Conselhos Estaduais de que participarão necessariamente o Ministério Público e representantes da comunidade, sendo seus recursos destinados à reconstituição dos bens lesados.” (Vide Lei nº 12.288, de 2010) (Vigência)

Ou seja, a legislação pátria contempla expressamente a indenização do dano causado ao **aspecto extrapatrimonial do meio ambiente**.

Não há que se **condicionar a reparação do dano extrapatrimonial ambiental a uma demonstração de REPULSA SOCIAL e sentimento coletivo**, desconsiderando que decorre dos preceitos legais em lume, que o meio ambiente possui **duas dimensões**, e a tutela e a reparação dos **danos a esses dois aspectos do meio ambiente é o que garante a integral reparação do dano ambiental**.

É certo que o **meio ambiente** guarda uma dimensão **micro (microbem ambiental)**, que está atrelada a bens ambientais individualmente considerados (fauna, flora, água, etc.), ao mesmo tempo em que possui uma **dimensão imaterial, autônoma e indivisível, qual seja, o macrobem ambiental**.

Na abordagem do que consiste esse **macrobem ambiental**, podemos aludir à doutrina de Marcelo Abelha Rodrigues que ao tratar da noção de meio ambiente, expressamente consigna que o meio ambiente inclui uma dimensão maior e imaterial que é bem jurídico objeto de tutela específica pelo ordenamento jurídico:

*“A resposta quem dá é o texto constitucional, e com clareza, ao dizer ‘todos têm direito a um **meio ambiente ecologicamente equilibrado**, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida’. Dessa forma, o legislador constituinte disse, expressamente, que o direito de todos recai sobre um meio ambiente ecologicamente equilibrado. Portanto, esse **equilíbrio ecológico**, é exatamente o **bem jurídico (imaterial) que constitui o objeto de direito a que alude o texto constitucional**. Ora, tendo em vista que o meio ambiente ecologicamente equilibrado é*

*formado por um conjunto de interações entre **fatores bióticos e abióticos**, **certamente que a proteção desses elementos justifica-se como forma de proteger o meio ambiente ecologicamente equilibrado**.*

(...)

*Possui importância fundamental a identificação do **meio ambiente ecologicamente equilibrado como sendo um bem autônomo e juridicamente protegido**, de fruição comum (dos elementos que o formam), porque, em última análise, o dano ao meio ambiente é aquele que agride o equilíbrio ecológico, e uma eventual reparação deve ter em conta a recuperação desse mesmo equilíbrio ecológico.”(RODRIGUES, Marcelo Abelha. Elementos de direito ambiental: parte geral. Revistas dos Tribunais, 2005, p.71.)*

Nessa medida, o dano ao meio ambiente marinho causado pelo afundamento do casco, além de afetar aspectos bióticos e abióticos do ambiente, causa dano à qualidade de vida e ao equilíbrio ecológico, os quais, embora imateriais, são iguais e perfeitamente protegidos pelo direito, razão pela qual a lesão ao macrobem ambiental deve ser igualmente reparada.

Como se trata de uma esfera extrapatrimonial do dano ambiental, insere-se no campo do dano moral coletivo (ambiental), que deve ser considerado e reparado.

Aliás, a própria tutela dos aspectos ambientais, bióticos ou abióticos (materiais), somente se justifica na medida em que protegem e garantem justamente o meio ambiente enquanto macrobem ambiental.

Sobre o cabimento da indenização por dano moral coletivo e a completa dispensabilidade da prova concreta dos prejuízos causados já é entendimento pacificado pela **Corte Especial do Superior Tribunal de Justiça**:

CONSUMIDOR E PROCESSUAL CIVIL. EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA EM RECURSO ESPECIAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. EXPLORAÇÃO DE JOGO DE BINGO. VIOLAÇÃO À INTEGRIDADE MORAL DOS CONSUMIDORES. **DANOS MORAIS COLETIVOS. CARACTERIZAÇÃO IN RE IPSA. SÚMULA 168/STJ. DIVERGÊNCIA JURISPRUDENCIAL NÃO CONFIGURADA. EMBARGOS NÃO CONHECIDOS.**

1. **É remansosa a jurisprudência deste Tribunal Superior no sentido de que o dano moral coletivo é aferível in re ipsa, dispensando a demonstração de prejuízos concretos e de aspectos de ordem subjetiva.** O referido dano será decorrente do próprio fato apontado como violador dos direitos coletivos e difusos, por essência, de natureza extrapatrimonial, sendo o fato, por si mesmo, passível de avaliação objetiva quanto a ter ou não aptidão para caracterizar o prejuízo moral coletivo, este sim nitidamente subjetivo e insindicável.

2. O dano moral coletivo somente se configurará se houver grave ofensa à moralidade pública, objetivamente considerada, **causando lesão a valores fundamentais da sociedade e transbordando da tolerabilidade.** A violação aos interesses transindividuais deve ocorrer de maneira inescusável e injusta, percebida dentro de uma apreciação predominantemente objetiva, de modo a não trivializar, banalizar a configuração do aludido dano moral coletivo.

3. A tese jurídica, trazida no acórdão ora embargado, de que o dano moral coletivo se configura in re ipsa, está em conformidade com a jurisprudência dominante do Superior Tribunal de Justiça, o que leva à incidência da Súmula 168/STJ.

4. Os arestos cotejados, analisando hipóteses fáticas distintas, adotaram o mesmo raciocínio jurídico, ora reconhecendo, ora afastando o dano moral coletivo, entendendo ser este aferível in re ipsa, e independe de prova do efetivo prejuízo concreto ou abalo moral. O paradigma adota a mesma inteligência do aresto ora hostilizado, exigindo uma violação qualificada ao ordenamento jurídico, de maneira que o evento danoso deve ser reprovável, intolerável e extravasar os limites do individualismo, atingindo valores coletivos e difusos primordiais. Assim, não há dissenso pretoriano entre ambos os arestos.5. Embargos de divergência não conhecidos.(EREsp n. 1.342.846/RS, relator Ministro Raul Araújo, Corte Especial, julgado em 16/6/2021, DJe de 3/8/2021.)

Até porque é cediço, no âmbito do STJ, que o dano moral coletivo é categoria autônoma que **não se confunde com danos individuais ou a aspecto ligados a abalo ou sofrimento psíquicos. Por igual, a indenização por dano moral visa justamente compensar o prejuízo ao direito extrapatrimonial da coletividade**, verbis:

*AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANOS MORAIS COLETIVOS. POSSIBILIDADE. VIOLAÇÃO A DIREITOS FUNDAMENTAIS DA SOCIEDADE. INCIDÊNCIA DA SÚMULA 7/STJ. DISSÍDIO JURISPRUDENCIAL. IMPOSSIBILIDADE DE APRECIÇÃO DADA A INCIDÊNCIA DA SÚMULA 7/STJ. AGRAVO INTERNO DESPROVIDO. 1. A jurisprudência das Turmas que compõem a Segunda Seção desta Corte dispõe que "**o dano moral coletivo é categoria autônoma de dano que não se identifica com os tradicionais atributos da pessoa humana (dor, sofrimento ou abalo psíquico), mas com a violação injusta e intolerável de valores fundamentais titularizados pela coletividade (grupos, classes ou categorias de pessoas). Tem a função de: a) proporcionar uma reparação indireta à lesão de um direito extrapatrimonial da coletividade; b) sancionar o ofensor; e c) inibir condutas ofensivas a esses direitos transindividuais**" (REsp 1.643.365/RS, Rel. Ministra Nancy Andrighi, Terceira Turma, julgado em 5/6/2018, DJe 7/6/2018).*

2. A modificação da conclusão delineada no acórdão recorrido - acerca da comprovação dos danos morais - demandaria necessariamente o revolvimento dos fatos e das provas dos autos, atraindo, assim, o óbice disposto na Súmula 7/STJ.

3. Ademais, consoante iterativa jurisprudência desta Corte, a incidência da Súmula n. 7 do STJ impede o conhecimento do recurso lastreado, também, pela alínea c do permissivo constitucional, uma vez que falta identidade entre os paradigmas apresentados e os fundamentos do acórdão, tendo em vista a situação fática de cada caso.

4. Agravo interno desprovido.

(AgInt no AREsp 1312148/SP, Rel. Ministro MARCO AURÉLIO BELLIZZE, TERCEIRA TURMA, julgado em 17/09/2018, DJe 20/09/2018)

No caso, como visto, a descrição dos efeitos negativos e lesivos que a dispersão dos materiais perigosos diluídos na água marinha pode provocar, além da irradiação de substâncias que afetam a camada de ozônio, são fatores que, na dimensão posta neste caso, indicam claramente se tratar de fato propiciador de dano moral coletivo ambiental que deve ser objeto de especial indenização.

Assim, deve ser acolhido pedido da indenização por dano moral coletivo a ser arbitrado por esse MM Juízo.

DA QUANTIFICAÇÃO DO DANO MORAL COLETIVO - GRAVIDADE DO DANO - PROVEITO ECONÔMICO DO INFRATOR - CAPACIDADE FINANCEIRA - CRITÉRIOS APLICÁVEIS

A aferição do valor do dano moral coletivo ambiental deve tomar como premissa a gravidade do dano, o proveito econômico do poluidor, a reprovabilidade da conduta, a importância do bem poluído, a condição econômica do infrator e da comunidade afetada, entre outros:

(...)a repercussão e gravidade do dano, a capacidade econômica do infrator, a extensão, a duração e a natureza do prejuízo, o proveito econômico para o poluidor, a reprovabilidade da falta e da importância do patrimônio ambiental (natural, cultural e artificial) afetado, as consequências patrimoniais decorrentes do dano e a possibilidade de restauração ou recomposição ao status quo ante. Além disso, a condição política e social da comunidade, população, grupo, classe ou indivíduos ofendidos. (OLIVEIRA, William Figueiredo de. Dano Moral Ambiental. Rio de Janeiro: Lumem Juris, 2007, p. 122)

Caberá ao Juiz, a partir desses parâmetros, valer-se do arbitramento para fixar o valor cabível para a indenização do dano moral coletivo ambiental (OLIVEIRA, William Figueiredo de. Dano Moral Ambiental. Rio de Janeiro: Lumem Juris, 2007, p. 123).

É dizer, da mesma forma como acontece no dano moral individual, o dano moral coletivo apresenta desafio para a devida quantificação do valor da indenização a ser fixada. No entanto, como se trata de uma lesão de um bem jurídico fundamental que também foi ofendido em sua esfera extrapatrimonial, deve ser reparado e indenizado, sob pena de enriquecimento ilícito do infrator. Neste sentido:

(...)Contudo, mesmo diante deste quadro, **o dever de indenizar existe, sob pena de admitir-se o enriquecimento ilícito do ofensor.** Da mesma forma que ocorre no dano moral tradicional, a regra a ser utilizada na valorização da indenização é a do arbitramento pelo juiz, levando em consideração as conjunturas do caso concreto, como a condição econômica do ofensor, o grau de culpa, a gravidade do dano e a possibilidade de reversão, sempre combinados com o bom-senso esperado do julgador.(DA SILVA RIBEIRO, Ligia Mara Marques. Possibilidade de reconhecimento de dano moral coletivo em matéria ambiental. **REVISTA DA PGE-SP**, v. 87, p. 127-170, 2018.)

Assim, é legítima e necessária a fixação de valor apto o suficiente a reparar o prejuízo coletivo que o descumprimento das exigências pelas Réis provocou ao meio ambiente (redundando no afundamento do casco), rendendo ensejo à indenização pelo dano extrapatrimonial ambiental.

Além disso, para a quantificação do dano moral coletivo, é válida a referência à doutrina de Leite e Pilati que advertem que no seu cômputo deve ser considerado, não apenas a gravidade do fato, como também a necessidade de incorporar uma **função preventiva e precaucional**, desestimulando que condutas similares voltem a se repetir porque economicamente vantajosas. Vejamos:

“Em síntese, ao lado da função reparatória, são implicações da responsabilidade civil: a prevenção e a precaução do dano, em razão do desestímulo das atividades poluidoras pela possibilidade de aplicação de sanções; a internalização dos custos ambientais, uma vez que o poluidor é responsabilizado por seus atos; a pedagógica; o aumento de investimentos em tecnologia; o fomento de atitudes mais responsáveis por parte dos poluidores; e, ainda, a restrição da instalação de empresas irresponsáveis no país” (PILATI, Luciana Cardoso; LEITE, José Rubens Morato. Reparabilidade do dano ambiental no sistema de responsabilização civil: 25 anos da lei 6938/1981. Revista Sequência. Florianópolis, v. 27, n. 53, dez/2006.)

Com efeito, é preciso que a indenização pelo dano moral coletivo incorpore valor que seja assertivo e sério, ao ponto de contemplar quantia capaz de compensar o dano extrapatrimonial ao meio ambiente e que desestime condutas similares, impulsionando o infrator a corrigir suas condutas para atender aos cuidados ambientais necessários para evitar repetição do ilícito.

No caso, o infrator, por não ter atendido às exigências técnicas e operacionais que viabilizassem o reparo do casco para nova exportação, acabou provocando diretamente o seu afundamento, o que lhe beneficiou, como poluidor, **porque não teve que despende os recursos financeiros que seriam necessários para o desmantelamento verde do casco.**

Lembre-se que o valor dos custos evitados, **que não foram executados pelos Réus porque não adotaram as medidas necessárias à destinação ambiental do casco, foi orçado na ordem de R\$ 177.825.045,30.**

Com foi visto, esses custos evitados seriam aqueles ordinários e inerentes à atividade econômica empreendida pelos Réus. Foram custos materiais que deveriam ser realizados para garantir a correta (e única) destinação ao casco, seu desmantelamento verde.

Como as empresas provocaram o afundamento, todo esse custo foi frustrado e a destinação correta inviabilizada.

Sendo assim, o custo da indenização pelo dano moral coletivo ambiental deve ser fixado em valor que **vá além daquela quantia indicada para o dano material, sob pena de se tornar vantajoso o descarte do casco sem as exigências necessárias para garantir o desmantelamento verde.**

Sobre a capacidade financeira dos Réus, pode-se registrar que a empresa SOK, dona do casco, é estabelecida desde 1991 e, nesse período, obteve uma posição de liderança na compra e no desmantelamento verde de cascos de ex-navios localizados em toda a Europa, Mediterrâneo, África Ocidental, costa leste da América do Norte e do Sul e Caribe (<https://sokdenizcilik.com.tr/activity-area/>).

Cuida-se de empresa que despendeu mais de R\$ 10 milhões na compra do casco do ex-NAe São Paulo, o que demonstra grande capacidade econômica.

Segundo se pode verificar dos documentos apresentados pela empresa SOK, quando da participação do processo de compra do casco do ex-navio, foi informado, inicialmente, o teor de decisão empresarial que fixou, em 21.10.2012, o capital social da empresa em **LT 16.500.000 de liras turcas (aproximadamente R\$ 4.337.451,01, em 10.04.2023).**

Trata-se, como se pode observar, de grande empresa do setor de desmantelamento e reciclagem de ex-navios, sendo uma das maiores empresas do ramo da Turquia.

Da mesma forma, a empresa MSK possui larga atuação no ramo de rebocadores internacionalmente, conforme é possível aferir pela consulta do sua página de internet:http://www.msk-maritime.de/MSK/Who_we_are.html.

Por sua vez, a empresa THOMAS MILLER é empresa de seguros internacionalmente consolidada, com 135 anos de atuação fornecendo serviços de seguros líderes de mercado.

Além disso, Thomas Miller é empresa controlada pela Thomas Miller Holdings (<https://www.thomasmiller.com/>).

Vale frisar que o **certificado de seguro** emitido pela empresa para assegurar as operações destinadas ao transporte do casco do ex-NAe São Paulo possui limite de responsabilidade (P&I) no **valor de \$ 100.000.000,00 (cem milhões de dólares)**.

Com efeito, considerando a capacidade econômica dos Réus, a reprovabilidade da conduta, a singularidade e a gravidade do dano e seus efeitos múltiplos e prolongados, além da necessidade de prevenir que comportamentos similares se repitam, requer seja arbitrado o valor da indenização por dano moral coletivo ambiental em quantia não inferior a 50% da indenização fixada para compensar o prejuízo material causado à qualidade de vida neste caso.

DA RESPONSABILIDADE DOS RÉUS POR DANOS MATERIAIS CAUSADOS AO PATRIMÔNIO FEDERAL - DA ATUAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL - CONFORMIDADE TÉCNICA E JURÍDICA DAS INTERVENÇÕES REALIZADAS EM FAVOR DA SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO E DA DEFESA DO MEIO AMBIENTE

Além dos graves prejuízos ambientais advindos do descumprimento das obrigações assumidas pelas empresas, com descaso que provocou o abandono do casco e seu sucessivo afundamento, é essencial fixar, ainda, que incumbe aos Réus arcarem com os custos causados ao erário federal advindos das intervenções realizadas pela Marinha para suprir as ilicitudes e irregularidades provocadas pelas empresas Réus.

Para entender o escopo da atuação da Marinha e sua base legal de atuação, cumpre inicialmente relembrar o plexo de competências da Autoridade Marítima.

A lei nº 9.537/97, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, prevê que cabe à autoridade marítima assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação:

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.

Por sua vez, a Lei nº 7.203/84, 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. 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.

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

(grifos nossos)

Já a Lei nº 7.542/86 que 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, bem como outras providências, estabelece:

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.

Art. 2º Compete ao Ministério da Marinha a coordenação, o controle e a fiscalização das operações e 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, alijamento ou fortunado mar.

Parágrafo único. O Ministro 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.

Da análise dos dispositivos da Lei nº 7.203/84 observa-se que a competência da Autoridade Marítima (AM) é subsidiária, ou seja, somente atuará diante da inércia do **responsável original**, armador ou proprietário, o que efetivamente ocorreu no caso dos autos.

Ou seja, a obrigação de evitar ou minimizar danos a terceiros e ao meio ambiente, bem como de providenciar o salvamento da embarcação, originalmente, é do proprietário ou armador, cabendo à AM, nesta hipótese, tão somente coordenar e controlar as atividades de assistência e salvamento.

Neste ponto, é preciso reiterar que, no momento em que foram detectadas as avarias no caso do ex-NAE São Paulo, **a Marinha forneceu uma lista de estaleiros capazes de realizar os serviços de reparos e seguir a reexportação do casco para reciclagem, contudo, não tendo as rés adotado as medidas necessárias, ou sendo estas insuficientes ou deficitárias, a AM foi obrigada a intervir** ou até mesmo providenciar o salvamento da embarcação quando houvesse possibilidade técnica, a fim de evitar danos a propriedade de terceiros e ao meio ambiente, sem quaisquer prejuízos para as responsabilidades dos proprietários e armadores.

Do exposto, de forma geral, verifica-se que a Marinha do Brasil (MB) possui atribuição legal para controlar, coordenar e fiscalizar as operações de assistência e salvamento de bens e coisas em perigo no mar, desde que em uma situação de normalidade.

Como se observa dos fatos já apontados nesta ação, todo o comportamento das Rés, **deixando de observar as diretrizes essenciais de segurança fixadas pela Marinha do Brasil**, conforme normativos vigentes, acabou por motivar uma intervenção da MB para debelar um mal maior.

Como houve um retardo injustificado e o não atendimento das exigências técnicas fixadas pela Marinha do Brasil, o comportamento das Rés conduziu a um único cenário possível (embora indesejável e lesivo), qual seja, o afundamento do casco.

É de suma importância mencionar que o casco chegou ao largo do porto de Suape em 05 de outubro de 2022.

O decurso do tempo sem adoção das medidas necessárias ao reparo com segurança acentuou o estado de degradação em função de avaria no costado abaixo da linha d'água, que comprometeu significativamente a sua flutuabilidade, fato este que aumentou a probabilidade de afundamento. Esta situação é agravada pelo fato de a empresa não ter contratado cobertura de seguro para cobrir possíveis danos decorrentes se tal fato se concretizasse, o que comprometeria, sobremaneira, a segurança da navegação.

O agravamento das condições de flutuabilidade e estabilidade do casco foi retratado no Relatório de Perícia Técnica realizada no dia 13 de janeiro de 2023 (ANEXO).

Note-se que a configuração de perigo à embarcação é elemento essencial na diferenciação entre o instituto da Assistência e Salvamento (regulada pela Lei nº 7.203/84) e aquele regulamentado pela Lei nº 7.542/86.

Desta forma, concretizado o abandono, tendo sido o bem considerado perdido e diante da existência de grande avaria no casco, estar-se-á diante do regramento estabelecido pela Lei nº 7.542/86 e não o da Lei nº 7.203/84. **Portanto, estando a embarcação em perigo, e não providenciando o armador ou o proprietário o seu salvamento, perderá ele a administração da referida embarcação que passará a ser administrada pela Autoridade Marítima. Nesta hipótese, as operações a serem realizadas passam a ser regidas pela Lei nº 7.542/86 e não mais pela Lei nº 7.203/84.**

Neste ponto, por uma interpretação sistemática da legislação pertinente, conclui-se que **o proprietário, o responsável pela embarcação, seu cessionário e o segurador, bem como os proprietários da carga, são solidariamente responsáveis pelos danos que venham provocar, direta ou indiretamente, à segurança da navegação e ao meio ambiente. Sendo que, diante da inércia destes ou diante da urgência da situação, a Autoridade Naval pode assumir as operações de remoção ou demolição das coisas, por conta e risco de seu responsável.**

No caso específico em análise, a SOK e a MSK quedaram-se inertes, até mesmo provocando o abandono do casco. Neste ponto, as condutas das empresas, por ação ou omissão, incidiram no art. 3º, caput e II 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.**

(grifo nosso)

A Lei nº 7.542/86, prescreve, ainda, que o simples fato de o bem ou coisa ser considerado perdido não o transfere, automaticamente, para o domínio da União. Tudo o que a norma do art. 3º faz é possibilitar que a Administração Naval possa adotar as providências necessárias conforme os poderes outorgados pela referida lei.

Acrescente-se que a consideração do bem como perdido, nos termos da Lei nº 7.542/86 não se confunde com a pena de perdimento, prevista da Lei nº 9.537/97, Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA). De fato, na hipótese da incidência do art. 3º, II da Lei nº 7.542/1986, o bem se considera perdido automaticamente após o prazo estipulado pela Autoridade Naval, desde que o proprietário não manifeste sua disposição de providenciar, de imediato, recuperação da coisa ou bem.

Ademais, ainda nesta mesma linha de raciocínio, o eventual abandono não caracteriza a aquisição do bem por parte da União, conforme leciona a doutrinadora Eliane M. Octaviano Martins:

“No direito brasileiro não se admite a aquisição de propriedade por ocupação ou salvamento de navio em estado de abandono. O salvamento, a ocupação ou posse, per se, não legitimam a aquisição de propriedade donavio. O assenhoreamento do navio abandonado é defeso por lei e, portanto, a sua propriedade não pode ser adquirida por ocupação.” (2013, Vol. 1, p. 225)

Diante da preferalada inércia da empresa responsável, coube à Autoridade Marítima assumir as operações, nos termos das normas previstas nos arts. 10 e 11, §2º, todas da Lei nº 7.542/1986:

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

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

(...)

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

Observe-se que, até a ocorrência de uma das hipóteses previstas no art. 3º da Lei nº 7.542/86, o responsável pelo bem pode providenciar a sua flutuação e recuperação mediante operação de assistência e salvamento, sob a égide da Lei nº 7.203/84, sem que se faça necessária a autorização da autoridade naval para tal. No entanto, ocorrida uma das hipóteses previstas no art. 3º da Lei nº 7.542/86, a pesquisa, exploração, remoção, ou demolição desse bem, (não se fala mais em operação de assistência e salvamento) dependerá de autorização da Autoridade Naval, que é quem administra o bem a partir de então. **Administra, tão somente; não é proprietária.**

Do exposto, por força legal, coube à Autoridade Naval, decorrente do seu poder de polícia, sem necessidade de prévia consulta a outro órgão da Administração Pública ou ao Poder Judiciário, em vista da necessidade de prevenir, controlar e reduzir riscos ou danos à segurança da navegação, a terceiros e ao meio ambiente, decidir pelas providências que entender necessárias, por conta e risco do responsável, de forma a melhor atender ao interesse público.

No caso em tela, observa-se que dentre as possibilidades, encontrou-se a providência extrema do afundamento deliberado em virtude da avaria do bem e das precárias condições de flutuabilidade e comprometimento da estabilidade do casco.

Situação semelhante já foi analisada e decidida pela 20ª Vara Federal do Rio de Janeiro, no âmbito do Processo nº 0095021-72.2016.4.02.5101 (2016.51.01.095021-1), pp. 12 e 13:

"(...)

Não cabe ao Poder Judiciário e especificamente a este Juízo escolher a medida a ser tomada pela Marinha em caso de não remoção da embarcação à deriva, se a Marinha entende que o melhor, pelas circunstâncias fáticas (e náuticas), é afundar o navio perdido, tomará a medida com base em sua decisão técnica. (grifos nossos)

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

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

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

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

A própria Lei 7542/86 já permite a medida extrema (afundamento), por conta e risco da autoridade militar que a tomar, não cabendo transferir essa responsabilidade ao Poder Judiciário, que não possui condições de realizar a opção pela melhor estratégia militar a ser tomada: se remoção ou afundamento da embarcação à deriva que gere risco.

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

(...)

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

Cabe ressaltar que a medida extrema "afundamento" (como requerido na inicial pela União) independe de autorização judicial, sendo decorrente da própria Lei 7542/86 em caso de não remoção da embarcação abandonada, sendo possível à União, posteriormente, cobrar das rés os custos de tal atividade militar, na forma do art. 13 da referida lei."

Verifica-se na decisão precedente acima colacionada, que o juízo se absteve de opinar sobre o pedido de autorização judicial para o afundamento do navio, transferindo para a Autoridade Marítima o poder de decisão, posto que é vedado ao Judiciário a aferição dos critérios administrativos, firmados em conformidade com os parâmetros legais, em observância ao princípio da independência dos poderes, estabelecidos no artigo 2º da Constituição Federal/88.

Nesse mister, em decorrência do perigo que a situação do casco do ex-NAE São Paulo se apresentava, impôs-se que a AM promovesse de imediato as ações necessárias para resolver a situação em tela, atuando conforme a lei, inclusive no que tange ao afundamento deliberado. Dentre as possibilidades de ação estabelecidas no ordenamento jurídico, a AM atuou conforme a LESTA (Lei nº 9.537/97) e a Lei nº 7.542/84.

À guisa de exemplo de obstrução recente de um canal, foi o caso EVER GREEN que encalhou no canal do Suez, causando transtorno mundial para diversos Estados.

No caso do casco do ex-NAE São Paulo, um corpo metálico flutuante de 32.000 toneladas, com 260 metros de comprimento, 72 metros de altura entre a quilham (parte mais baixa do navio) e o topo do mastro, o afundamento na entrada do canal na Baía de Guanabara, por exemplo, que possui no entorno de 55 metros de profundidade, poderia obstar a entrada e saída de navios em Porto do Rio de Janeiro. Da mesma forma, se isso ocorresse nas imediações do Porto de Suape, seriam causados prejuízos graves não apenas ao meio ambiente, mas para a segurança da navegação e para a economia nacional.

Salienta-se que é na própria Lei nº 7.542/86 que existe a autorização para que a AM afunde o casco em questão se entender que este representa risco para a navegação, independente, repita-se, de autorização judicial ou dos

proprietários, dado que **o prazo para que estes últimos tomassem providências há muito se esgotou.**

Da mesma forma, o afundamento deliberado do casco, como meio de mitigar danos ainda mais graves, em situações excepcionais, causados pelo comportamento omissivo e insuficiente dos proprietários do casco, encontra previsão também nas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM-07), especificamente no item 2.3.

Da mesma forma, em âmbito internacional, o afundamento excepcional também está previsto na Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, de 1972, promulgada pelo Decreto nº 87.566/82, em seu artigo V. Verifica-se que só é possível o alijamento de embarcação em caso de perigo ou de real ameaça para embarcações, plataformas ou outras construções no mar:

ARTIGO III

Para os fins da presente Convenção:

1. a) Por "alijamento" se entende:

i - todo despejo deliberado, no mar, de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções no mar;

ii - **todo afundamento deliberado, no mar, de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções no mar.**

ARTIGO IV

1. De acordo com as disposições da presente Convenção, as Partes Contratantes proibirão o alijamento de quaisquer resíduos ou outras substâncias em qualquer forma ou condição, exceto nos casos a seguir especificados:

a) proíbe-se o alijamento de resíduos ou outras substâncias enumeradas no Anexo I;

b) o alijamento de resíduos ou outras substâncias enumeradas no Anexo II requer uma permissão especial prévia; e

c) o alijamento de todos os demais resíduos ou substâncias requer uma permissão geral prévia.

ARTIGO V

1. **As disposições do Artigo 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 devidos às inclemências do tempo ou em qualquer outro caso que constitua perigo para a vida humana ou uma real ameaça para as embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções no mar, se o alijamento configurar o único meio de se evitar a ameaça e se existir toda probabilidade de que os danos oriundos do dito alijamento venham a ser menores do que os que de outro modo ocorreriam. Tal 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, e será comunicado imediatamente à Organização.** (grifos nossos)

Outrossim, em observância às legislações retromencionadas e numa ponderação dos interesses envolvidos, a possibilidade de "afundamento" conduzido pela AM está excepcionalmente permitida, desde que seja o único meio de se evitar ameaça à segurança da vida humana ou de embarcações, e que realmente exista a probabilidade de que os danos oriundos do dito alijamento venham a ser menores do que os que de outro modo ocorreriam.

Nesta mesma linha de raciocínio a Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar – CNUDM, internalizada ao ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto nº1.530/95, define que alijamento significa qualquer afundamento deliberado no mar de embarcações, bem como dispõe sobre as questões de proteção à poluição e de alijamento, conforme os artigos:

ARTIGO 1

1. Para efeitos da presente Convenção:

1) "Área" significa o leito do mar, os fundos marinhos, e o seu subsolo além dos limites da jurisdição nacional;

2) "Autoridade" significa a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos;

3) "atividades na Área" significa todas as atividades de exploração e aproveitamento dos recursos na Área;

4) "poluição do meio marinho" significa a introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos

à saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização, e deterioração dos locais de recreio;

5) a) "alijamento" significa:

i) qualquer lançamento deliberado no mar de detritos e outras matérias, a partir de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções;

ii) **qualquer afundamento deliberado no mar de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções;**

b) O termo "alijamento" não incluirá:

i) o lançamento de detritos ou outras matérias resultantes ou derivadas da exploração normal de embarcações, aeronaves, plataformas e outras construções, bem como o seu equipamento, com exceção dos detritos ou de outras matérias transportados em embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções no mar ou para eles transferidos que sejam utilizadas para o lançamento destas matérias ou que provenham do tratamento desses detritos ou de outras matérias a bordo das referidas embarcações, aeronaves, plataformas ou construções;

ii) o depósito de matérias para outros fins que não os do seu simples lançamento desde que tal depósito não seja contrário aos objetivos da presente Convenção.

Por fim, é importante colacionar parte da decisão do Juízo Federal da 9ª Vara de Pernambuco (Ação Civil Pública 0802721-36.2023.4.05.8300) a qual faz alusão à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar/SOLAS, ratificada pelo Brasil por intermédio do Decreto nº 9.988, de 26 de agosto de 2019.

(...)

10 Por fim, se a posição da Marinha Brasileira é pelo afundamento de que se cuida, compreensão amparada pela presunção ôntica da legitimidade de seus atos, não é minimamente crível que a extensão do dano ambiental não tenha sido por ela considerado em juízo de ponderação dos interesses, fazendo prevalecer o interesse coletivo consubstanciado na sua decisão técnica retromencionada.

(...)

Como se observa, a postura da Marinha do Brasil foi legítima, legal e excepcionalmente necessária para conter o risco causado pela não ação do proprietário e demais intervenientes e para reduzir o nível do perigo (ambiental e marítimo) envolvido no afundamento do casco.

Com isso, dado que a causa desse procedimento indesejável foi precisamente o não cumprimento das obrigações firmadas pelas Rés de darem a destinação ambiental adequada ao casco ou de agirem para viabilizar a solução menos gravosa para o casco, restou à Marinha do Brasil agir emergencialmente para conter os riscos e os danos mais graves.

DA RESPONSABILIDADE CIVIL SOLIDÁRIA DAS EMPRESAS RÉS NA INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS SUPOSTOS PELA MARINHA DO BRASIL (UNIÃO) - MEDIDAS REALIZADAS PARA DEFESA DA NAVEGAÇÃO E DO MEIO AMBIENTE

Além de todo dano ambiental provocado neste caso, insere-se no conjunto de indenizações devidas o custeio de medidas e intervenções realizadas pela Marinha do Brasil para evitar o abandono do casco e reagir a descumprimentos das exigências fixadas pela Marinha para garantir a destinação ambiental do casco.

Cuida-se de danos adicionais que também se sujeitam ao regime da responsabilidade civil solidária.

Assim, todo esse custo extraordinário deve ser objeto de ressarcimento, em face dos **prejuízos suportados pela Marinha (União) pelas intervenções que teve que realizar em favor da navegação e do meio ambiente em decorrência** da inoperância e do descumprimento de deveres legais por parte dos Réus.

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 desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Repise-se, diante da total inércia do responsável, a empresa SÖK DENIZCILIK VETICARET LTD. STI. (SÖK), primeira ré, em tomar as providências necessárias para prevenir riscos ou danos à segurança da navegação e a terceiros, porquanto não cumpriu a determinação da AMB ao não adotar as determinações para reparar o casco no tempo oportuno, realizando assistência e salvamento do casco, conforme demonstrado, e, na situação de degradação em que o

mesmo se encontrava, o afundamento planejado foi a medida menos prejudicial à segurança da navegação, à preservação da vida humana no mar, ao desenvolvimento econômico e ao meio ambiente marinho.

Ademais, como se verá pela legislação disciplinadora da navegação marítima Lei 9.537/97, Lei 7.203/94 e Lei 7.542/86) o **proprietário, o responsável pelas embarcações, seu cessionário e o segurador, são solidariamente responsáveis pelos danos provocados no caso em apreço.**

Isto significa dizer que, para o presente caso concreto, não somente a SOK DENIZCILIK VE TIC. LTD. STI, proprietária e arrematante, como a OCEAN PRIME (exportadora), bem como a MSK MARITIME SERVICES & TRADING LTD, que contratou o rebocador ALP e a seguradora THOMAS MILLER possuem responsabilidade solidária, porquanto concorreram para o resultado danoso.

Nos termos do art. 13 da Lei nº 7.542/1986, são responsáveis solidários a SOK(proprietária), a OCEAN PRIME (exportadora), THOMAS MILLER (seguradora) e a MSK MARITIME SERVICES & TRADING LTD (proprietária de fato, não reconhecida pela Marinha), como também nos termos da Lei nº 6.938/1981.

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:** (grifos nossos).

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 (grifos nossos).

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. (grifos nossos).

§ 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. (grifos nossos).

(...)

É evidente que nem a dificuldade da situação nem a competência da Autoridade Marítima, tampouco a ineficácia e inércia demonstrada pelos réus, afastam a responsabilidade destes em arcar com o ressarcimento devido ao Poder Público, que incorreu em diversos gastos.

Como já demonstrado em toda argumentação apresentada, a União teve gastos elevados em face da omissão do proprietário do casco do Ex-NAE São Paulo, **como a utilização de meios (navios) da Marinha para o monitoramento do casco** desde que retornou ao território brasileiro, a **vigilância e transporte do casco até águas profundas**, até o afundamento controlado e o regresso dos navios ao porto de origem, porquanto o responsável foi inerte e não cumpriu a determinação da AM em adotar providências para reparar o casco, ou seja, realizar assistência e salvamento ao casco, quando do seu retorno ao Brasil, com avarias.

Trata-se de custos, todos, associados diretamente aos cuidados, monitoramento e ação dirigidos a controlar e evitar a ocorrência de dano ambiental de maiores proporções, em águas nacionais e próxima a áreas sensíveis, com risco, também, para a navegação.

O Ministro Benedito Barbosa, no RECURSO ESPECIAL Nº 1864256 - RJ (2019/0081754-5), decisão de 29 de setembro de 2022, em situação análoga ao caso em exame, confirma o acórdão do TRF2, condenando as rés solidariamente.

RECURSO ESPECIAL Nº 1864256 - RJ (2019/0081754-5)

EMENTAPROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. VIOLAÇÃO DO ART. 1.022 DO CPC/2015. NÃO OCORRÊNCIA. DANOS AMBIENTAIS. SOLIDARIEDADE. RESPONSABILIDADE DA RECORRENTE. REVISÃO. SÚMULA 7/STJ. RECURSO ESPECIAL NÃO PROVIDO.DECISÃO

Trata-se de recurso especial interposto com fundamento no artigo 105, III, "a", da Constituição Federal, contra acórdão proferido pelo Tribunal Regional Federal da 2ª Região, assim ementado (fl. 626):DIREITO MARÍTIMO. SALVAGUARDA DO MEIO AMBIENTE MARINHO E SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DO PROPRIETÁRIO, DO RESPONSÁVEL PELAS EMBARCAÇÕES, DO CESSIONÁRIO, DO SEGURADOR, BEM COMO DOS PROPRIETÁRIOS DA CARGA. RESSARCIMENTO DEVIDO. APELAÇÕES DESPROVIDAS.1. Trata-se de Apelações interpostas por SEASTAR CONSULTORIA TÉCNICA E REPRESENTAÇÕES LTDA (fls. 447/465), por KADMOS

AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA (fls.467/511) e por AFRICAN GULF INTERNATIONAL LIMITED (fls. 513/525), nos autos da ação civil pública ajuizada pela UNIAO FEDERAL na qual esta objetivava originariamente a determinação de medidas para a retirada de embarcações à deriva e, subsidiariamente, a condenação dos Réus em ressarcir à União os danos materiais relativos às despesas realizadas para remoção e afundamento dos rebocues e navios.2. Em face do termo de renúncia de fls. 581/582, com as devidas notificações acostadas às fls.583/594, é necessário observar a irregularidade de representação processual em que se encontram as Apelantes KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA e AFRICAN GULFINTERNATIONAL LIMITED, atraindo a incidência do disposto no §2º, inciso I, do art. 76 do CPC/2015.3. Inexistência de perda de objeto frente ao pedido subsidiário.4. Por uma interpretação sistemática da legislação pertinente (lei nº 9.537/97, Lei nº 7.203/84 e Lei nº 7.542/86), conclui-se que o proprietário, o responsável pelas embarcações, seu cessionário e o segurador, bem como os proprietários da carga, são solidariamente responsáveis pelos danos que venham provocar, direta ou indiretamente, à segurança da navegação. Sendo que, diante da inércia destes ou diante da urgência da situação, a Autoridade Naval poderá assumir as operações de remoção ou demolição das coisas, por conta e risco de seu responsável.5. Para o presente caso concreto, mesmo o agente marítimo possui responsabilidade solidária, porquanto atuou como verdadeiro preposto do armador ou proprietário da embarcação, uma vez que não se limitou a realizar apenas acordos comerciais. No presente caso, a Agência Marítima KADMOS participou efetivamente de todas as reuniões com a autoridade naval sobre o episódio envolvendo o Amazon Chieftain e os cascos rebocados, conforme Atas juntadas aos presentes autos. Outrossim, a SEASTAR CONSULTORIA TÉCNICA E REPRESENTAÇÕES LTDA empresa ligada ao P&I, correspondente da Raetsmarine no Brasil, seguradora do rebocador Amazon Chieftain, apesar da ineficácia das medidas adotadas, estava à frente das tratativas para resolução das burocracias pertinentes ao resgate e transporte das embarcações sub judice.6. Ainda que as ações de rebocar o Amazon Chieftain e afundar um dos cascos rebocados tenham sido tomadas pela autoridade naval, em razão das suas atribuições principais serem as de coordenar, controlar e fiscalizar, 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 nº 7.542/86.7. Apelações de KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA e AFRICAN GULF INTERNATIONAL LIMITED não conhecidas pela incidência do disposto no §2º, inciso I, do art. 76 do CPC/2015, e apelação de SEASTAR CONSULTORIA TÉCNICA E REPRESENTAÇÕES LTDA desprovida.Embargos de declaração rejeitados (fl. 667/683).

A recorrente alega violação do art. 1.022, II, do CPC por omissão quanto à tese de presunção da solidariedade, bem como sobre a aplicação do art. 192, parágrafo único, do CPC.Quanto à questão de fundo, sustenta ofensa aos arts. 265 e 927, parágrafo único, do Código Civil de 2002, bem como ao art. 13 da Lei 7.542/1986 ao argumento de inaplicabilidade de responsabilidade solidária e da teoria do risco integral.Com contrarrazões (fls. 806/814).Juízo negativo de admissibilidade às fls. 820/823.Decisão de conversão do agravo em recurso especial à fl. 913.É o relatório.

Passo a decidir.

Consigne-se inicialmente que o recurso foi interposto contra acórdão publicado na vigência do Código de Processo Civil de 2015, devendo ser exigidos os requisitos de admissibilidade na forma nele previsto, conforme Enunciado Administrativo n. 3/2016/STJ.De início, afasta-se a alegada violação do artigo 1.022 do CPC/2015, porquanto o acórdão recorrido manifestou-se de maneira clara e fundamentada a respeito das questões relevantes para a solução da controvérsia. A tutela jurisdicional foi prestada de forma eficaz, não havendo razão para a anulação do acórdão proferido em sede de embargos de declaração.

No caso dos autos, evidencia-se que acórdão assim fundamentou:No que se refere à questão de ordem acerca da exigibilidade da tradução juramentados documentos acostados aos autos, nos termos expressos do parágrafo único do art.192 do CPC, suscitada em sede do petitório de fls. 657/659, indispensável reparar que trata-se de argumentação inédita no curso do presente processo, não apreciada pelo Juízo de origem (fl. 679).Já no que se refere à responsabilidade da recorrente, a Corte de origem, após ampla análise do conjunto fático-probatório, firmou compreensão de que:Já 3ª a ré SEASTAR CONSULTORIA TÉCNICA E REPRESENTAÇÕESLTDA, ao fundamento de que não participou das tratativas assim como não é uma empresa "seguradora" e sim uma empresa de serviço técnico de engenharia e que apenas foi convidada a ajudar a encontrar um porto capixaba para que o comboio pudesse arribar, não se

sustenta, uma vez que os documentos acostados às fls19/29/30/32 demonstram explicitamente o comprometimento e a atuação da 3ª ré no caso sub judice, tendo sido ela a responsável pelo contato com a Autoridade Marítima no Espírito Santo, informando sobre o ocorrido com o comboio.

Outrossim, o documento de fl. 29 comprova ser a 3a ré uma empresa ligada ao P&I, correspondente da RAFTSMARINF no Brasil, seguradora do rebocador AMAZON CHIFFTAIN. (...) Outrossim, por estes mesmo documentos, infere-se que o Advogado Celso M Pimentel, representando a SEASTAR CONSULTORIA LTDA, estava à frente das tratativas para resolução das burocracias pertinentes ao resgate e transporte das embarcações sub judice (fls. 677/678).

Assim, tem-se que a revisão da conclusão a que chegou o Tribunal de origem sobre a questão demanda o reexame dos fatos e provas constantes nos autos, o que é vedado no âmbito do recurso especial. Incide ao caso a Súmula 7/STJ. A propósito: ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO AMBIENTAL. FALTA DE PREQUESTIONAMENTO DOS ARTS. 3o. E 267, VI DO CPC/1973, E ARTS. 186 E 927 DO CC/2002. NEXO CAUSAL DA CONDUTA. INVIABILIDADE DE ANÁLISE SEM SEDE DE RECURSO ESPECIAL. REEXAME DA MOLDURA FÁTICO-PROBATÓRIA DOS AUTOS. ÓBICE DA SÚMULA 7 DA STJ. DEGRADAÇÃO DE ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE. RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SOLIDÁRIA ENTRE O POSSUIDOR E O PROPRIETÁRIO DO IMÓVEL. OBRIGAÇÃO PROPTER REM. AGRAVO INTERNO DA EMPRESA A QUE SE NEGA PROVIMENTO.(...)2. Para alterar a conclusão a que chegou a Corte de origem quanto à existência do nexo de causalidade entre a conduta da empresa e o resultado danoso, seria necessário o reexame do contexto fático-probatório dos autos, circunstância que redundaria na formação de novo juízo acerca dos fatos, e não de valoração dos critérios jurídicos concernentes à utilização da prova e à formação da convicção.3. Conforme jurisprudência deste Superior Tribunal de Justiça, os deveres associados às Áreas de Preservação Permanente têm natureza de obrigação propter rem, ou seja, aderem ao título de domínio ou posse, podendo ser imputada tanto ao proprietário quanto ao possuidor, independentemente de quem tenha sido o causador da degradação ambiental (AgInt no AREsp. 1.031.389/SP, Rel. Min. Napoleão Nunes Maia Filho, DJe 27.3.2018; REsp. 1.622.512/RJ, Rel. Min. Herman Benjamin, DJe 11.10.2016).4. Agravo Interno da Empresa a que se nega provimento. (AgInt no AREsp 819.176/SP, Rel. Min. Napoleão Nunes Maia Filho, Primeira Turma, julgado em 20/09/2018, DJe 01/10/2018)

Ademais, o acórdão recorrido encontra-se em consonância com o entendimento desta Corte Superior quanto à responsabilidade solidária por danos ambientais entre o poluidor direto e indireto. Nesse sentido: PROCESSUAL CIVIL E AMBIENTAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. USUFRUTUÁRIOS DE IMÓVEL. DEGRADAÇÃO AMBIENTAL. LITISCONSÓRCIO PASSIVO NECESSÁRIO. INEXISTÊNCIA. AÇÃO RESCISÓRIA. IMPROCEDÊNCIA.1. O Plenário do STJ decidiu que, "aos recursos interpostos com fundamento no CPC/1973 (relativos a decisões publicadas até 17 de março de 2016) devem ser exigidos os requisitos de admissibilidade na forma nele prevista, com as interpretações dadas até então pela jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça" (Enunciado Administrativo n. 2).2. **É firme nesta Corte Superior a compreensão de que "a responsabilidade por danos ambientais é solidária entre o poluidor direto e o indireto, o que permite que a ação seja ajuizada contra qualquer um deles, sendo facultativo o litisconsórcio. Tal conclusão decorre da análise do inciso IV do art. 3º da Lei 6.938/1981, que considera 'poluidor, a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental'"** (AgInt no AREsp 839.492/SP, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, julgado em 15/12/2016, DJe 06/03/2017).3. Hipótese em que a Corte local acolheu pedido rescisório formulado pela ora agravante para reputar violado o art. 47 do CPC/1973, haja vista a ausência de citação dos usufrutuários de imóvel a cujos proprietários foi imposta obrigação de reparação de degradação ambiental, em ação civil pública, posição que diverge da assentada por este Tribunal.4. Agravo interno desprovido (AgInt no AREsp 1.250.031/SP, Ministro GURGEL DE FARIA (1160), PRIMEIRA TURMA, julgado em 28/09/2020, DJe 30/09/2020).

Ante o exposto, nego provimento ao recurso especial. Caso tenham sido fixados honorários sucumbenciais anteriormente pelas instâncias ordinárias, majoro em 10% os honorários advocatícios, observados os limites e parâmetros dos §§ 2º, 3º e 11 do artigo 85 do CPC/2015.

Publique-se. Intimem-se.

Brasília, 29 de setembro de 2022.

Ministro Benedito Gonçalves Relator

(REsp n. 1.864.256, Ministro Benedito Gonçalves, DJe de 03/10/2022.)

No mesmo processo, o Desembargador Relator do TRF2, em seu voto asseverou:

"(...)

Pois, em qualquer hipótese, e ainda que as ações de rebocar o Amazon Chieftain e afundar um dos cascos rebocados tenham sido tomadas pela autoridade naval, em razão das suas atribuições principais serem as de coordenar, controlar e fiscalizar, todos os envolvidos respondem solidariamente por todos os danos causados a terceiros, a 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 nº 7.542/86.

No que se refere à alegação de que a declaração de perdimento do bem teria incorporado o mesmo ao patrimônio da União, tem-se que nos termos da Lei nº 7.542/86, tal incorporação não se dá de maneira imediata, nem tampouco afasta o referido dever de indenizar pelos gastos despendidos pela Autoridade Marítima.

Por derradeiro, inacolhível o argumento das empresas rées de que seria descabida sua condenação ao ressarcimento das despesas em virtude de terem se esforçado para resolver a questão. Isto porque, como se constata pelas diversas correspondências e documentos acostados aos autos, todas as rées buscam se isentar de quaisquer responsabilidades, demonstrando verdadeiro desprezo pelas normas brasileiras e autoridades constituídas, porquanto nenhuma ação efetiva foi adotada para salvaguarda do meio ambiente marinho, segurança da navegação e sequer ao patrimônio privado e supostamente segurado, conforme se colhe dos e-mails de fls. 184/185.

Ante o exposto, não conheço das apelações de KADMOS AGÊNCIA MARÍTIMA LTDA e AFRICAN GULF INTERNATIONAL LIMITED, pela incidência do disposto no §2º, inciso I, do art. 76 do CPC/2015, em virtude do não saneamento da representação processual; nego provimento à apelação da SEASTAR CONSULTORIA TÉCNICA E REPRESENTAÇÕES LTDA.

Não há dúvidas, portanto, que todos os Réus, com sua conduta ativa ou omissiva, impuseram à União um imenso dispêndio financeiro, o qual deve, portanto, ser-lhe restituído.

DA QUANTIFICAÇÃO DO DANO MATERIAL CAUSADO AO ERÁRIO FEDERAL PELAS INTERVENÇÕES DA MARINHA DO BRASIL

De tudo que já foi explanado até aqui, observa-se que a Autoridade Marítima foi obrigada, pela conduta lesiva das empresas rées, que abandonaram o casco em águas sob a jurisdição nacional, a assumir o reboque e toda a administração do mesmo, até o seu alijamento final em 03 de fevereiro de 2023.

Consoante anexa informação prestada pela Marinha do Brasil, com toda a atividade de acompanhamento, reboque e alijamento do casco, a Autoridade Marítima - AM foi obrigada a realização de gastos extraordinários que perfazem um total de **R\$ 37.247.298,39 (trinta e sete milhões, duzentos e quarenta e sete mil e duzentos e noventa e oito reais e trinta e nove centavos)**.

Essa quantia envolve o valor efetivamente empregado durante os eventos transcorridos por ocasião do processo de controle, movimentação até o alijamento do casco.

A apuração do valor observou metodologia própria empregada pela Marinha do Brasil para mensurar e planejar, de forma aproximada, os custos de um dia de mar (DM) para embarcações e submarinos operados pela Marinha, conforme método e tabela de custos estabelecidos na CIRCULAR 03/2022-Comando de Operações/MB.

A partir dessa metodologia a Marinha do Brasil elaborou através da NOTA TÉCNICA 50-1/2023-MB a estrutura de apuração dos **custos de operação efetivamente aplicados neste caso**, os quais envolvem:

- a) custo por dia de mar;
- b) custo com pessoal empregado;
- c) custo com horas de voo;

Foram considerados Custos de Manutenção, Custos com Combustíveis, Lubrificantes e Graxas (CLG), Custos com Materiais Comuns, Depreciação do Meio, além do custo de horas de voo.

Nesse valor, estão incluídas **despesas com 5 Navios-Patrolha e 2 Navios de Apoio Oceânico da Marinha do Brasil**.

Da mesma forma, foram contemplados na apuração feita pela Marinha todo o custo envolvido nos Navios-Patrolha Macau Grajaú, utilizados para acompanhar o reboque do casco enquanto navegava na chamada "área de espera", próxima ao Porto de Suape, objetivando manter a segurança da navegação. Esses Navios também atuaram no monitoramento preventivo de eventuais episódios de poluição.

Também foram incluídos custos pela operação do Navio-Patrolha Oceânico Apa, que acompanhou reboque no retorno a águas brasileiras até a área de espera próximo a Suape.

Por igual, estão computados custos pela operação do Navio de Apoio Oceânico Purus, que realizou reboque do casco, após a notícia de iminente abandono do ex-Nae São Paulo.

Por fim, a Fragata União também despendeu custos no acompanhamento do Navio de Apoio Purus, monitoramento preventivo e utilização de aeronave embarcada para transportar pessoal e material para o casco durante a preparação e execução do afundamento, tendo ficado, ainda, de prontidão para possível evacuação, caso fosse necessária. Além disso, essa embarcação realizou buscas de eventuais destroços provenientes do afundamento.

São custos que estão especificados em levantamento criterioso e técnico realizado pela Marinha do Brasil, conforme compilação de custos anexadas ao presente processo.

DO PEDIDO

Em face do exposto, requer seja julgada procedente a ação condenando todos os Réus, solidária, integral e objetivamente, ao pagamento de indenização a título de compensação econômica pelo dano ambiental decorrente do afundamento do casco do Ex-Nae São Paulo em valor não inferior a R\$ 177.825.045,30 (cento e setenta e sete milhões, oitocentos e vinte e cinco mil, quarenta e cinco reais e trinta centavos).

Por igual, requer que todos Réus sejam condenados solidariamente ao pagamento da quantia de R\$ 37.247.298,39 (trinta e sete milhões, duzentos e quarenta e sete mil e duzentos e noventa e oito reais e trinta e nove centavos) a título de danos materiais pelos custos extraordinários realizados pela Autoridade Marítima brasileira, a serem devidamente ressarcidos para a União, com as devidas atualizações necessárias.

Postula, ainda, a condenação de todos os Réus em indenização por dano moral coletivo ambiental em valor nunca inferior a 50% (R\$ 107.536.171,84 - cento e sete milhões, quinhentos e trinta e seis mil, cento e setenta e um reais e oitenta e quatro centavos) do valor da indenização por dano material fixada (R\$ 215.072.343,69).

Requer que o valor da compensação econômica ambiental e do dano moral coletivo objeto da condenação fixada nesta ação seja revertido em favor do Fundo de Defesa de Direitos Difusos (FDD), previsto no art. 13 da Lei n. 7.348/85 e regulamentado pelo Decreto n. 1.306/94, de forma a custear soluções e tecnologias que viabilizem e aprimorem a gestão e recuperação do meio ambiente marinho.

Requer a citação da empresa **SOK DENIZCILIK VE TIC. LTD.** STI. através de sua representante no Brasil (OCEANS PRIME OFFSHOREAGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA) no endereço indicado no preâmbulo, sem prejuízo de que seja feita por meio eletrônico, nos moldes do art.246 do CPC. Pede, ainda, que seja direcionada a citação, também, para o advogado UFUK ENGIN CAN (e-mail de contato: ufukengincan@uehukuk.com), em versão em inglês. [\[1\]](#)

Requer a citação dos dirigentes da empresa SOK, **CELAL YGIT** e **HARUN YGIT**, no endereço do representante nacional da empresa SOK no Brasil, acima indicado, sem prejuízo do envio da citação para os endereços eletrônicos utilizados por eles para comunicações repetidas com autoridades brasileiras (e-mail: info@msk-maritime.de e info@sokship.com), em versão em inglês.

Postula que a citação da empresa **MSK MARITIME SERVICES & TRADING LTD**, inicialmente, através de seu advogado sr. ZILAN COSTA E SILVA, advogado inscrito na OAB/BA 22.513 e na OAB/RJ 168.800 (CPF 337.513.315-49) - zilan@costaesilva.net - com endereço na Rua José Peroba, 275, Edf. Metrópolis Empresarial, sala 404, Stiep, Salvador/BA, através de seu cadastro na disponível no PJe, na forma do art.246 do CPC, sem prejuízo do envio da citação para os endereços eletrônicos que foram utilizados pela empresa para contatos com autoridades brasileiras, quais sejam: info@msk-maritime.de / towage@msk-maritime.de / mehmet.alatas@nsn-law.com), com cópia para o advogado MEHMET NEDRET UNLU, e-mail de contato: nsnlaw@nsn-law.com, em versão em inglês.

Roga que a citação do sr. **TURGAY KINALIBALABAN**, Diretor Administrativo da MSK, seja feita na pessoa do advogado da empresa MSK acima apontado, com cópia para o e-mail de contato: info@msk-maritime.de, em versão em inglês.

De igual, requer citação da **OCEANS PRIME OFFSHORE AGENCIAMENTO MARÍTIMO LTDA**. no endereço indicado no preâmbulo, sem prejuízo do uso da comunicação eletrônica, na forma do art.246 do CPC. Pugna

a citação do sr. **BERNARDO PONCE DE LEON RODRIGUES**, diretor da empresa OCEANS PRIME no endereço constante da inicial.

Por fim, requer citação da empresa estrangeira **THOMAS MILLER SPECIALTY**, através do endereço eletrônico: Shiladitya.Bose@thomasmiller.com, utilizado pela empresa em suas comunicações com a Marinha do Brasil, por versão em inglês.

Caso não haja retorno ou validação do ato pela empresa destinatária, que sejam adotados mecanismos de citação previstos no Decreto nº 9.734/2019 que internalizou a Convenção de Haia Relativa à Citação, Intimação e Notificação no Estrangeiro de Documentos Judiciais e Extrajudiciais em Matéria Civil e Comercial.

Requer que o **Ministério Público Federal** seja intimado para manifestar eventual interesse na lide ou atuar como custos legis.

Protesta, se restar imprescindível, provar o alegado por todos os meios de prova em direito admitidos, especialmente a juntada posterior de documentos; o depoimento pessoal das partes; a oitiva de testemunhas, a serem oportunamente arroladas; inspeção judicial; perícia; e tudo o mais que se fizer necessário para aferir a veracidade dos fatos.

Atribui-se à causa o valor de R\$ 322.608.515,53 (trezentos e vinte e dois milhões, seiscentos e oito mil, quinhentos e quinze reais e cinquenta e três centavos) para efeitos fiscais.

Brasília, 10 de abril de 2023.

RICARDO CAVALCANTE BARROSO
PROCURADOR FEDERAL

NARA LOPES DE MELO
PROCURADORA FEDERAL

DANIELLA RIBEIRO DE PINHO
PROCURADORA FEDERAL

MARIA CAROLINA SCHEIDEGGER NEVES
ADVOGADA DA UNIÃO

KARINA MARX MACEDO
PROCURADORA-CHEFE DA PROCURADORIA FEDERAL ESPECIALIZADA JUNTO AO IBAMA

MARIANA BARBOSA CIRNE
PROCURADORA-CHEFE DA PROCURADORIA NACIONAL DE DEFESA DO CLIMA E DO MEIO AMBIENTE

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em <https://supersapiens.agu.gov.br> mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 00405004527202355 e da chave de acesso 23337151

Notas

- ^{1.} *Admite-se a representação pela existência de estabelecimento de pessoa jurídica estrangeira no Brasil, qualquer que seja o nome e a situação jurídica desse estabelecimento, ainda que não sejam formalmente a mesma pessoa jurídica. Precedentes: (HDE 410/EX, Rel. Ministro Benedito Gonçalves, Corte Especial, julgado*

em 20/11/2019, DJe 26/11/2019; (HDE n. 1.692/EX, relator Ministro Francisco Falcão, Corte Especial, julgado em 16/12/2020, DJe de 18/12/2020.).



Documento assinado eletronicamente por RICARDO CAVALCANTE BARROSO, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br), de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 1141361395 e chave de acesso 23337151 no endereço eletrônico <https://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): RICARDO CAVALCANTE BARROSO, com certificado A1 institucional (*.agu.gov.br). Data e Hora: 13-04-2023 16:30. Número de Série: 51385880098497591760186147324. Emissor: Autoridade Certificadora do SERPRO SSLv1.
