

RESPONSABILIDADE CIVIL DOS AGENTES MARÍTIMOS PELOS DANOS AMBIENTAIS DECORRENTES DA ÁGUA DE LASTRO

Veluma Helen Gonçalves Rocha (*); Alexandra Fátima Saraiva Soares

* Centro Universitário Metodista Izabela Hendrix alexandra.soares@izabelahendrix.edu.br
velumarocho@yahoo.com.br

RESUMO

A água de lastro é caracterizada como qualquer material ou substância utilizada como forma de contrabalancear o peso do navio, que não estiver totalmente carregado. Assim que o navio começa a ser carregado, essa substância é liberada no porto. Conforme apontam estudos realizados em diversos países, várias espécies de plantas, bactérias e animais, podem sobreviver na água de lastro, mesmo se transportadas por longos períodos. Com o descarte dessa água nos portos, alguns micro-organismos aquáticos nocivos são introduzidos em nosso meio marítimo, causando grave ameaça ambiental (ANVISA, 2014). O trabalho contempla os aspectos jurídicos que envolvem a responsabilidade civil no direito marítimo, dando ênfase às competências e às particularidades dos profissionais dessa área, estando inclusos nesse rol os armadores e comandantes, nosso principal objeto de estudo. Realizou-se uma abordagem quanto à responsabilidade civil aplicável a esses profissionais, com base nos institutos que regulam essa atividade e o nosso ordenamento jurídico. O principal responsável pelo dano, no caso em tela, é o comandante. Entretanto, o armador também poderá ser responsabilizado, visto que é o dono da embarcação e deve fornecer a todos os indivíduos, as condições seguras para uma expedição marítima. A pesquisa permitiu concluir que a responsabilidade do armador é objetiva, pois adota a teoria do risco profissional. Ocorre que, as responsabilidades do comandante e do armador não podem ser vistas isoladamente. Nesse caso, o armador, poderá requerer aos tribunais a responsabilidade subsidiária perante o comandante, por fato praticado por este.

PALAVRAS-CHAVE: Água de lastro, responsabilidade civil, danos ambientais, poluição das águas, direito ambiental.

INTRODUÇÃO

A água de lastro é caracterizada como qualquer material ou substância utilizada como forma de contrabalancear o peso do navio, que não estiver totalmente carregado. Assim que o navio começa a ser carregado, essa substância é liberada no porto. Entretanto, vale ressaltar que o uso da água de lastro não se resume somente em oferecer peso para o equilíbrio da embarcação. É importante também, para garantir segurança durante a navegação (VIANNA, 2006; CORRADI, 2007).

Há, ainda, a seguinte definição para o termo em tela:

A água captada no mar ou no rio que, armazenada dentro de tanques de lastro, tem por objetivo garantir as embarcações operarem em condições seguras no tocante à estabilidade, manobra (imersão de hélice), governo 21 (direção) e distribuição de tensões (ação de forças, internas e externas) no casco do navio (ONG ÁGUA DE LASTRO BRASIL, 2009, p.12).

Já a NORMAM-20/DCP – Norma da autoridade marítima para o gerenciamento da água de lastro de navios – conceitua a água de lastro como “a água com suas partículas suspensas levada a bordo de um navio nos seus tanques de lastro, para o controle do trim, banda, calado, estabilidade ou tensões do navio!” (MARINHA DO BRASIL, 2014, p.8). A Figura 1 ilustra o descarte da “água de lastro”.



Figura 1: Navio com descarte da água de lastro. Fonte: Porto e Navios (2015).

Conforme apontam estudos realizados em diversos países, várias espécies de plantas, bactérias e animais, podem sobreviver na água de lastro, mesmo se transportadas por longos períodos. Com o descarte dessa água nos portos, alguns micro-organismos aquáticos nocivos conseguem adentrar e permanecer em nosso meio marítimo, causando grave ameaça ao meio ecológico e à saúde populacional (ANVISA, 2014).

Os danos decorrentes da água de lastro têm repercussão jurídica e a busca para solução do litígio é de recente análise pelos pesquisadores e também pelos órgãos ambientais. Esse problema surge, devido às condições em que a água de lastro é transportada, vez que permite a introdução de diversos organismos exóticos em nosso meio marítimo, deslocando-se para ambientes costeiros com grande facilidade (VIANNA, 2006; CORRADI, 2007).

Diante desse cenário, este artigo objetiva apresentar a responsabilidade civil dos agentes (comandante e o armador) pelos danos ao meio marinho ocasionados pela *água de lastro*.

METODOLOGIA

Trata-se de pesquisa exploratória e descritiva. Para realização deste trabalho foram utilizadas referências bibliográficas, doutrinas, artigos científicos (técnicos e jurídicos) sobre os fatores ambientais e jurídicos, que envolvem a poluição marinha por água de lastro de navio e a respectiva responsabilização civil por esses danos. Também foram analisados documentos e acervos digitais, com conteúdos pertinentes a problemática a ser abordada.

RESULTADOS OBTIDOS

Responsabilidade Civil na Atividade Marítima

Em razão da evolução do direito e do comércio marítimo, tornou-se necessário estabelecer os limites da responsabilidade civil que passaria a ser aplicada aos agentes marítimos, estando inclusos nesse rol, o amador, o aquaviário, o comandante e armador. Essa necessidade surgiu para garantir a segurança jurídica tanto para o responsável pelo dano quanto para aquele que irá suportá-lo (ARAÚJO, op., cit.).

Conforme visto no capítulo anterior, no direito marítimo, aplica-se a teoria objetiva imprópria. Deste modo, a culpa será sempre presumida, em casos de inadimplemento do contrato. Vale ressaltar que o transportador só se isenta dessa presunção legal, quando forem comprovadas as excludentes de responsabilidade.

Para a aplicação das sanções legais aos geradores dos danos ambientais, é extremamente necessário que haja total rigor para o cumprimento de tal demanda. Em se tratando da problemática decorrente da água de lastro, é

necessário definir a responsabilidade aplicável ao processo de transporte, para garantir que a aplicação das normativas vigentes torne-se eficaz (BRAGAROLI, 2013).

O doutrinador Matusalém Gonçalves Pimenta citado por Bragaroli (2013, p.53) afirma que “há um sólido entendimento de que o dever de indenizar, quando ocorrido um dano ambiental, compete aos armadores ou afretadores, uma vez que o risco do sinistro encontra-se inserto na aventura marítima”.

Portanto, para compreender a responsabilidade aplicada aos agentes marítimos em decorrência dos danos causados pela água de lastro, é necessário fazer uma análise do agente passivo, pelo qual a lei estabelece o cumprimento da obrigação. A seguir, são apresentados os conceitos e competências quanto ao Comandante e ao Armador.

Responsabilidade do comandante

Entende-se por comandante todo aquele que possui responsabilidade superior aos demais, uma vez que responderá pelas operações bem como pela manutenção da embarcação. É considerado como o chefe geral do navio, pois lhe é conferido o dever de responsabilizar-se tanto pela embarcação, quanto pelas mercadorias transportadas pelo mesmo. Além disso, deve zelar pelo bem-estar da tripulação (WALENDOWSKY, 2009).

A NORMAN-13/ DPC de 2003, em seu inciso 7º da Seção 0401, atribuiu ao comandante o dever de “supervisionar o carregamento, a descarga, o lastro e deslastro da embarcação, de forma eficiente, de acordo com as normas de segurança (MARINHA DO BRASIL, 2003, p. 47).

Tendo em vista o entendimento de Pimenta, acerca da competência dos comandantes, conclui-se:

Os comandantes exercem cargo de grande relevância, com alto nível técnico de exigência quanto aos conhecimentos necessários. As funções de ordem pública, impostas ao comandante pela Lei nº 9537/97, repetem as já atribuídas em regulamentos anteriores, e fazem desse profissional uma espécie de prefeito, juiz, tabelião e delegado de uma pequena cidade chamada navio (BRAGAROLI, 2007, p.54).

Segundo o Capítulo 4, inciso 12 aludido no item 0401 da NORMAN/13 que dispõe acerca das atribuições do comandante, é função do comandante “responder por quaisquer penalidades impostas à embarcação, por infração da Legislação em vigor, resultantes de sua imperícia, omissão ou culpa, ou de pessoas que lhe sejam subordinadas apontando, neste caso, o responsável” (MARINHA DO BRASIL, 2003, p.48).

A responsabilidade do comandante não poderá se transferir a terceiros, pois o dispositivo supracitado, pressupõe em seu inciso 6, que o comandante deverá:

Assumir pessoalmente a direção da embarcação sempre que necessário como: por ocasião de travessias perigosas, entradas e saída de portos, atracação e desatracação, fundear ou suspender, entrada e saída de diques, em temporais, cerração ou outra qualquer manobra da embarcação em casos de emergência (MARINHA DO BRASIL, 2003, p.47).

Dessa forma, na ocorrência de algum acidente, no qual restar comprovado que a causa determinante foi decorrente de erro de navegação, o responsável por tal litígio será, incontestavelmente, o comandante do navio (BRAGAROLI, 2013).

Entretanto, poderá haver exclusão da responsabilidade nos casos em que comprovar-se a existência de uma das excludentes de responsabilidade, sendo, o caso fortuito ou força maior, culpa exclusiva da vítima ou fato de terceiro. Importante ressaltar que a excludente de responsabilidade, ocorrerá quando não houver culpa do comandante (WALENDOWSKY, 2009). Nesse contexto, o artigo 932 do Código Civil aduz que:

São também responsáveis pela reparação civil:

III - o empregador ou comitente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir, ou em razão dele (BRASIL, 2002)

Assim, haverá direito de regresso por parte do armador, proprietário do navio, que poderá ter os seus prejuízos ressarcidos, caso venha propor ação regressiva em face do comandante (BRAGAROLI, 2013).

Complementando o afirmado acima, o doutrinador Matusalém Gonçalves Pimenta dispõe que:

Certamente que o armador, proprietário do navio, poderá buscar ressarcimento para a indenização paga por ele, através da ação regressiva, em face do comandante. Bom seria se houvesse previsão legal visando à uma limitação de responsabilidade, na esfera civil, para este profissional, nos mesmos parâmetros que as convenções internacionais limitaram a responsabilidade dos armadores. As indenizações por danos causados em acidentes com embarcações atingem proporções extremamente volumosas, sendo de todo incompatível com os salários pagos a um comandante. Na lacuna da lei brasileira, resta ao julgador, na hipótese da ação de regresso, aplicar o princípio da razoabilidade expresso no parágrafo único do artigo 944 do Código Civil: Se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano, poderá o juiz reduzir equitativamente a indenização (PIMENTA *apud* WALENDOWSKY, 2009, p.30).

Responsabilidade do armador

Quanto ao conceito de armador, Gibertoni aduz que:

É a pessoa, física ou jurídica, que arma a embarcação, isto é, coloca-a nas condições necessárias para que possa ser empregada em sua finalidade comercial, e que opera comercialmente, pondo a embarcação ou a retirando da navegação por sua conta (GIBERTONI *apud* CORDEIRO, 2010, p.2).

A Lei 9.537/97 em seu artigo 2º inciso III constitui como armador, “a pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, presta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta”.

Fábio José Ibrahim entende que “o armador ou operador, é o nome que se dá à pessoa física ou jurídica que, por sua própria conta, promove a equipagem e a exploração de navio comercial, independente de ser ou não proprietário da embarcação” (IBRAHIN, 2012, p.124).

Conforme exposto no artigo supramencionado, o armador é uma pessoa física ou jurídica, que tem como dever colocar a embarcação em ótimas condições de uso para que ela venha ser útil e segura quando do seu exercício comercial (BRAGAROLI, 2013). Em outras palavras, armador é o proprietário do navio, aquele que deverá fornecer a todos os indivíduos, os requisitos necessários para uma expedição marítima segura.

Percebe-se que a imagem do armador difere-se do transportador. Nesse sentido, Eliane Maria Octaviano Martins, caracteriza o transportador da seguinte forma:

A figura jurídica de transportador, na sua acepção ampla, define-se como toda pessoa que firma um contrato de transporte trabalhando por conta própria ou em nome de outro. Deflui do conceito esposado que não importa, no enquadramento de transportador, se o transporte é efetivamente efetuado por ele ou por um outro, denominado transportador executor. O transportador executor pode ser uma pessoa distinta do transportador contratante, como o proprietário, fretador ou armador do navio que efetua, de fato, a totalidade ou parte do transporte (OCTAVIANO MARTINS *apud* WALENDOWSKY, 2009, p.27).

Nos moldes do artigo 494 do Código Comercial Brasileiro, responderá pelos danos causados a terceiros:

Todos os proprietários e compartes são solidariamente responsáveis pelas dívidas que o capitão contrair para consertar, habilitar e aprovisionar o navio; sem que esta responsabilidade possa ser ilidida, alegando-se que o capitão excedeu os limites das suas faculdades, ou instruções, se os credores provarem que a quantia pedida foi empregada a benefício do navio (artigo nº. 517). Os mesmos

proprietários e compartes são solidariamente responsáveis pelos prejuízos que o capitão causar a terceiro por falta da diligência que é obrigado a empregar para boa guarda, acondicionamento e conservação dos efeitos recebidos a bordo (artigo nº. 519). Esta responsabilidade cessa, fazendo aquele abandono do navio e fretes vencidos e a vencer na respectiva viagem. Não é permitido o abandono ao proprietário ou comparte que for ao mesmo tempo capitão do navio (BRASIL, 1850)

Quanto aos danos ambientais praticados pelo Comandante no exercício de sua gestão náutica, o Armador poderá ser integralmente responsabilizado, podendo nesse caso, requerer a responsabilidade solidária perante os tribunais. Portanto, as responsabilidades do comandante e do armador são conjuntas, pois, em razão do bem jurídico tutelado e do valor da indenização, a parte considerada mais capacitada, financeiramente, deverá arcar com todos os prejuízos decorrentes do ato praticado (IBRAHIN, 2012).

Contudo, a responsabilidade do armador é encarada sob o aspecto objetivo, pois independe de culpa, enquadrando-se, portanto na Teoria do Risco Profissional. Assim sendo, comprovados os danos causados bem como o nexos causal, aquele que foi prejudicado deverá ser indenizado pelo armador (ARAÚJO, 2013).

CONCLUSÃO

A água de lastro pode ocasionar dano ambiental. Esses danos provenientes das invasões de espécies exóticas são considerados uma das quatro maiores ameaças aos oceanos, à saúde humana e à economia. O principal responsável por esse dano é o comandante. Entretanto, o armador também poderá ser responsabilizado, visto que é o dono da embarcação e deve fornecer a todos os indivíduos, as condições seguras para uma expedição marítima. A pesquisa permitiu concluir que a responsabilidade do armador é objetiva, pois adota a teoria do risco profissional. Ocorre que, as responsabilidades do comandante e do armador não podem ser vistas isoladamente. Nesse caso, o armador, poderá requerer aos tribunais a responsabilidade subsidiária perante o comandante, por fato praticado por este.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ANVISA. **Brasil: Água de Lastro**. Brasília: ANVISA, 2003. Disponível em: <http://www.anvisa.gov.br/divulga/public/paf/agua_lastro3.pdf>. Acesso em: 24 mar. 2016.
2. ARAUJO, A. C. R. **A responsabilidade civil dos armadores no Direito Marítimo Brasileiro**. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/28257/a-responsabilidade-civil-dos-armadores-no-direito-maritimo-brasileiro>>. Acesso em: 22 abr. 2016.
3. BEDRAN, K. M.; MAYER, E. **A responsabilidade civil por danos ambientais no direito brasileiro e comparado: Teoria do Risco Criado versus Teoria do Risco Integral**. Veredas do Direito, Belo Horizonte, v.10 - n.19 - p.45-88 Janeiro/Junho de 2013. Disponível em: <<http://www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/viewFile/271/339>>. Acesso em: 20 de mar. 2016.
4. BRAGAROLI, M. **Determinação da responsabilidade civil pelo dano ambiental causado pela água de lastro: uma abordagem jurídica**. 2013. 70 f. Monografia (Tecnólogo em Processos Ambientais) - Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2013. Disponível em: <http://repositorio.roca.utfpr.edu.br/jspui/bitstream/1/1020/1/CT_COPAM_2012_2_09.pdf>. Acesso em: 24 mar. 2016.
5. CORRADI, R. S.; VIANNA, R. C. **Água de Lastro: problema ambiental de direito**. Juris, v. 12, p.17-32, 2007. Disponível em: <<http://www.seer.furg.br/juris/article/view/928>>. Acesso em: 19 mar. 2016.
6. IBRAHIN, F. J. **Gerenciamento e controle da água de lastro e a responsabilidade civil dos operadores do sistema**. 2012. 180f. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2012. Disponível em: <<http://www2.unifap.br/ppgdapp/files/2013/05/F%C3%81BIO-JOS%C3%89-IBRAHIN.pdf>>. Acesso em: 24 mar. 2016.

7. PORTO E NAVIOS. **Portos do Paraná monitoram procedência da água de lastro.** 2015. Disponível em: < <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/32248-portos-do-parana-monitoram-procedencia-da-agua-de-lastro>>. Acesso em: 10 ago. 2016
8. SOARES, A. F. S.; SALVADOR, W. **A responsabilidade civil do Estado pela contaminação de mananciais por micropoluentes emergentes.** 1ª edição. Xanxerê (SC). News Print Gráfica e Editora Ltda. 2015.
9. WALENDOWSKY, F. **Responsabilidade civil do pratico no transporte marítimo.** Florianópolis, 2009. Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br/portal/conteudo/responsabilidade-civil-do-pr%C3%A1tico-no-direito-mar%C3%ADtimo-brasileiro>>. Acesso em: 10 de abr. 2016.