

Decisão

Descrição: relato

1 Ação: tutela antecipada antecedente nº 0818288-44.2022.4.05.8300S

2 Autores: Estado de Pernambuco e Suape-Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros, empresa pública estadual

3 Demandadas: União Federal (Marinha do Brasil) e MTZ Inteligência Portuária Ltda. (agenciadora da empresa turca SÖK DENIZCILIC TIC VE LTD.)

4 Pedido: Condenar que as demandadas: "i) suspendam de imediato qualquer medida tendente a determinar a atracação forçada da embarcação ex NAE São Paulo no Porto de Suape ou, alternativamente, (ii) caso venha a se concretizar tal medida, promova a imediata retirada da embarcação, arcando com todos os custos e riscos inerentes, sob pena de cometimento de crime de desobediência e responsabilização penal ambiental e responder pelos danos causados. Deferida a tutela, que seja determinado aos Demandados que providenciem o seu imediato cumprimento, e, ainda, que seja fixada multa diária em valor não inferior a R\$100.000,00 (cem mil reais) por dia em caso de descumprimento da tutela."

5 Síntese (Art. 303 do CPC/15)

5.1 Exposição da lide

Aduz a parte requerente que nesta data, 09.11.2022, foi noticiada pela autoridade marítima da Marinha do Brasil, com atribuições no Estado de Pernambuco, independentemente da autorização da Direção do Porto de Suape, a operação de atracação, por arribada forçada, do Casco do ex NAE São Paulo, conduzido por rebocador de bandeira holandesa (ALP Centre), no Porto de Suape, conforme enunciado em Documento Único Virtual (documento do trâmite da permissão da atracação) transcrito na Nota Técnica/SUAPE/Coordenadoria de Operações Portuárias 02/2022 (id. 24790419), a despeito da inexistência de autorização das demais autoridades com atribuições legais para gerir o transporte aquaviário no Porto de Suape.

Narra que a embarcação ex NAE São Paulo trata-se de um ex- porta aviões da Marinha do Brasil, que já foi o maior navio militar brasileiro (com 266 metros de comprimento), adquirido pela empresa turca SÖK DENIZCILIC TIC VE LTD, por meio de leilão promovido pela União (Marinha do Brasil).

Ocorre que ao referido comboio marítimo de propriedade da empresa turca SÖK DENIZCILIC TIC VE LTD, agenciada pela empresa brasileira MTZ INTELIGÊNCIA PORTUÁRIA LTDA, teria partido do Porto do Rio de Janeiro em 04.08.2022, rebocado pela já citada embarcação de bandeira Holandesa (ALP Centre) rumo a um estaleiro na cidade de Aliaga, Turquia, onde seria desmontado e transformado em sucata, com a chancela do IBAMA, descumprindo decisão da Justiça Federal proferida nos autos da Ação Popular n.º 5089068-66.2021.4.02.5101/RJ (id. 24790427) que determinou o retorno da embarcação ao Porto do Rio de Janeiro.

Entretanto, em 26.08.2022, quando já estava prestes a cruzar o estreito de Gilbratar, perto do Marrocos, o Estado Turco proibiu a sua entrada, haja vista o aviso de organizações não governamentais (Greenpeace e NGO Shipbreaking Platform) da existência de material tóxico (amianto, cádmio radioativa etc), o que violaria a Convenção de Basiléia sobre o controle de movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e seu depósito, ratificada pelo Brasil e

internalizada por meio dos Decretos n.º 875, de 19.7.1993, e n.º 4.581, de 27.1.2003, a qual não permite a exportação desses resíduos perigosos, havendo mesmo "suspeitas de que no interior do porta-aviões também possa conter outras substâncias tóxicas" (id. 24790399: f. 4), razão pela qual o IBAMA voltou atrás de sua autorização para exportação do casco da referida embarcação e determinou que esse retornasse ao Brasil.

O comboio marítimo teve que retornar ao Brasil, mas quando já estava quase chegando de volta ao Rio de Janeiro houve "a proibição de regressar ao mesmo porto de onde ele partira" (id.24790399: f. 5) pelo órgão máximo da navegação brasileira (Marinha do Brasil) e determinação que subisse a costa brasileira "até o Porto de Suape, no litoral de Pernambuco, a mais de 1500 quilômetros de distância" (id. 24790399: f. 6), sob a alegação de que seria preciso fazer uma vistoria, sem explicar porque "isso não poderia ser feito no Rio de Janeiro" (id. 24790399: f. 6).

A anunciada ordem de atracação, pelo representante da Marinha, de arribada forçada no Porto de Suape, além de não contar com a autorização das demais autoridades administrativas competentes, inclusive "o Diretor Presidente de Suape [...] já comunicou ao Procurador-Geral do Estado que será dada a negativa de atracação" (id. 24790399: f. 15), também contraria notas técnicas da Coordenadoria de Operações Portuárias (id. 24790419) e da Diretoria do Meio Ambiente e Sustentabilidade (id. 24790416), ambas do Porto de Suape, além da Agência Estadual do Meio Ambiente de Pernambuco/CPRH (nota técnica da Diretoria de Licenciamento Ambiental n.º 16/2022 : id.24790422), que indicam o risco de danos ambientais na região de Ipojuca, "além de implicar em altos riscos operacionais para o Porto de Suape" (id.24790399: f. 6), conforme documentação carreada com a exordial, o que considera ilegal e desarrazoada, além de se mostrar provável o abandono da embarcação pelo armador no Porto de Suape, como ocorreu em caso similar julgado pelo Tribunal Marítimo (Processo 29.947/15), sendo necessária a oitiva da ANTAQ no caso dos autos.

5.2 Fundamentos jurídicos alegados: Constituição Federal (art. 37); Convenção de Basiléia integralizada pelo Decreto 875/1993 e regulamentada pela Resolução CONAMA n.º 452/2012; Lei 9.605, de 12.2.1998 (art. 56); Lei 7.542/1986 (arts. 1º e 3º); Lei 9.782/1999 (art. 2º) e Resolução DC/ANVSA 72/2019; Lei 12.815/2013 (art. 17, § 1º, inc. I, VI e VII); Portaria da Secretaria de Portos da Presidência da República 245/2013; Regulamento de Exploração do Porto de Suape; Instrução Normativa da Polícia Federal n.º 2, de 5.8.1999, que disciplina a organização e funcionamento das atividades dos núcleos especiais da Polícia Marítima/NEPOM (art. 7º).

5.3 Perigo de dano

a) risco sanitário, sendo necessário que a ANVISA se manifeste, visto a ser o órgão competente para a fiscalização sanitária nos Portos;

b) risco náutico, ante a possibilidade de naufrágio da embarcação no canal de acesso ou no berço do porto, o que inviabilizaria toda a sua operação portuária;

c) risco de abandono, dado que o navio está impossibilitado de trânsito por conter indícios de possuir mais produtos tóxicos do que o previamente informado;

d) risco do descumprimento de normas e acordos internacionais, sendo necessário que a NEPOM se manifeste, e

e) risco ambiental, dado que a pintura do casco de cádmio possui indícios de ser radioativa, além da supressão da quantidade total de amianto na embarcação, atestado pelo IBAMA a

presença de pelo menos 9.6 toneladas (conforme matéria jornalística anexada ao feito: id 24790555), levando a crer que o amianto presente seja infinitamente maior do que o alegado.

Motivação

6 Para fins de admissibilidade da tutela de urgência requerida, a matéria fática, considerando os limites impostos pela atividade cognitiva não exauriente, encontra-se suficientemente comprovada.

7 Há que se examinar se a autorização da autoridade marítima à atracação - combatida pelos autores - é, por si só, suficiente à realização da mesma, sobrepondo-se sobre as manifestações contrárias e/ou inexistentes das demais.

7.1 Determina a Lei - sobre segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional - nº 9.537 de 11.12.1997:

"Art. 5º A embarcação estrangeira [...] que apresente [...] condições precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, [...] a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

[...]

III - sair das águas jurisdicionais;

IV - arribar* em porto nacional."

7.2 Por sua vez, a Lei - sobre a exploração direta e indireta pela União dos portos - nº 12.815 de 05.06.2013 estabelece:

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

§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:

[...]

VIII -autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;" (grifo inexistente na fonte)

7.3 Portanto, as negativas das autoridades portuárias administrativas locais à operação de que se cuida são suficientes, por si só, para licitamente impedir a entrada das aludidas embarcações (casco e rebocador de grande porte) no porto de SUAPE, isto é, sobrepõem-se à autorização isolada da autoridade marítima militar da Marinha do Brasil.

7.4 As lícitas negativas das autoridades portuárias administrativas locais (ids. 24792345, 24792347 e 24792362), no caso, encontram-se fortalecidas:

a) com a idêntica compreensão da Agência Estadual do Meio Ambiente de Pernambuco/CPRH (Nota Técnica da sua Diretoria de Licenciamento Ambiental nº 16/2022) e do IBAMA que retificou sua anterior autorização para exporta a referida embarcação e

b) com a ausência de autorização para tanto da ANVISA, ANTAQ e Polícia Marítima.

7.5 A necessidade da indispensável atuação conjunta de tais órgãos federais e estaduais emerge da legislação aplicável editada por tais entes, porque norma constitucional determina a competência concorrente da União, dos Estados e do Distrito Federal para legislar sobre "proteção do meio ambiente e controle ambiental" (art. 24, VI).

8 Impõe-se deferir a medida de urgência requerida, pois:

8.1 Os argumentos jurídicos expostos evidenciam a probabilidade do direito fundante da pretensão para antecipar tutela condenatória requerida em caráter antecedente.

8.2 Os riscos de dano ao meio ambiente e à segurança das operações do Porto de SUAPE, consoante relatados, são axiomáticos.

8.3 Inexiste risco de irreversibilidade dos efeitos da presente decisão (art. 300 do CPC).

Solução: dispositivo

9 Concede-se a tutela antecipada, em caráter antecedente, para impor as demandadas - sob pena de multa diária de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) desde já fixada sobrevindo descumprimento, sem prejuízo da responsabilidade pelos crimes de desobediência e ambiental, além da responsabilidade civil por danos - a seguinte obrigação de fazer: suspender, imediatamente, qualquer medida tendente a determinar a atracação forçada da embarcação ex NAe São Paulo no Porto de Suape ou, alternativamente, caso esta venha a se concretizar, promover a imediata retirada da embarcação, arcando com todos os custos e riscos inerentes.

10 Intime-se, inclusive ainda hoje, por mandado, em face da urgência emergente do axiomático risco de dano ambiental, o agente da demandada União Federal, Senhor Frederico Medeiros Vasconcelos de Albuquerque, Capitão dos Portos da Capitania dos Portos de Pernambuco (id. 24793340), ou quem suas vezes fizer, tendo esta decisão eficácia de mandado.

Recife, 09 de novembro de 2022

Ubiratan de Couto Maurício

Juiz federal

* "Mar. Regressar ao porto de partida ou entrar em outro que não seja o da escala ou de destino" (FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. Novo dicionário da língua portuguesa, 1. ed., 7. impressão. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, [s. d.]. p. 139, 3. col.)



Processo: **0818288-44.2022.4.05.8300**

Assinado eletronicamente por:

Ubiratan de Couto Mauricio - Magistrado

Data e hora da assinatura: 09/11/2022 21:35:47

Identificador: 4058300.24794347



22110919240699400000024865724

Para conferência da autenticidade do documento:

<https://pje.jfpe.jus.br/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam>