



CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE
CÂMARA TÉCNICA DE ASSUNTOS JURIDICOS

Processo n. 02022003398-2005-26

Interessado: Empresa Brasileira de Reparos Navais S.A. – EMBRASA

EMENTA: INFRAÇÃO AO ART. 44 DO DEC. 3.179/99. ESTALEIRO OPERANDO EM DESCONFORMIDADE À LICENÇA AMBIENTAL EXPEDIDA PELO ÓRGÃO ESTADUAL, POSTO QUE NÃO ATENDEU COM CELERIDADE A CONTENCAO DE VAZAMENTO EM NAVIO PETROLEIRO OCORRIDO NA BAÍA DE GUANABARA. VASTO CONTEÚDO PROBATORIO CARREADO PELA AUTORIDADE FISCAL EM CONTRAPONTO À AUSENCIA DE ELEMENTOS PLAUSÍVEIS PARA A DESCARACTERIZAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO. RECURSO CONHECIDO E IMPROVIDO.

Versam os autos do processo em epigrafe acerca de auto de infração lavrado por “operar em desacordo com a licença de operação n. 8122 e sem os meios adequados de prevenção ao combate de emergência ambiental do derramamento de óleo diesel proveniente da colisão entre o navio “Saga Mascote” e o dique do estaleiro.”, acidente ocorrido na Ilha do Viana, Baía de Guanabara, Município de Niterói - RJ.

A fiscalização do IBAMA concluiu que a ação do infrator desrespeitou o conteúdo legal presente nos artigos 60 e 70 da Lei 9.605/98; artigos 5º e 7º da Lei 9.966/00; artigos 2, II e 44 do Decreto 3.179/99 e artigo 2 da Resolução 237/97 – CONAMA, com imposição de multa pecuniária no valor de R\$10.000.000,00 (dez milhões de reais).

A referida peça fiscal foi motivada pelo Parecer Técnico n.72/05, acostado às fls. 06-27 dos autos, realizado após a visita *in loco* de Analista Ambiental ligado ao IBAMA-RJ que objetivou avaliar a dimensão do dano e a eficácia do “Plano de Emergência”.

Tal parecer constatou que a embarcação colidiu contra o dique no instante em que estava atracando no estaleiro, ocorrendo um grande vazamento de óleo que atingiu as praias da cidade de Niterói – RJ. Afirmou que não havia a presença de

um responsável pela segurança do estaleiro para informar sobre o Plano de Emergência que estava em execução, e que o Capitão da embarcação afirmou que houve o vazamento aproximado de 14.100 litros de óleo diesel.

Considerando ter sido detectado o vazamento às 00:52h aliado à contratação de empresa especializada às 13:00h, conclui-se que o estaleiro não fez uso de seu Plano de Emergência Individual logo após o acidente, contrariando assim sua licença de operação expedida pelo órgão estadual de meio ambiente do Estado do Rio de Janeiro e outros dispositivos legais pertinentes.

Em sua defesa, o autuado alega que o IBAMA não é órgão ambiental competente para lavrar o auto de infração, visto que o art. 27, III, 'a' 'd' da Lei 9.966/00 atribui ao órgão estadual de meio ambiente o controle ambiental, a fiscalização e a autuação dos estaleiros.

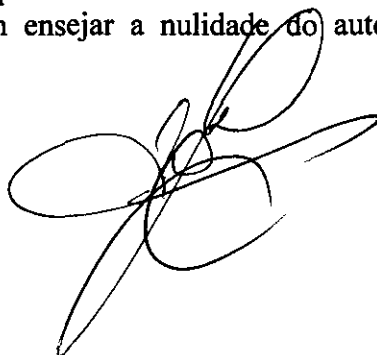
Assevera que o valor da multa atribuída pelo fiscal é exorbitante e contraria tanto os incisos do art. 6 do Dec. 3179/99, bem como os princípios da razoabilidade e proporcionalidade, sendo imperiosa a utilização dos parâmetros de sanção previstos no Decreto 4.136/02 (regulamentador da Lei 9.966/00).

Diz ter tomado todas as providências possíveis no instante da constatação do acidente, distribuindo barreiras de contenção ao redor do dique conforme as estipulações do Plano de Emergência Individual, além de contratar uma empresa especializada na limpeza de óleo em ambiente marítimo - Hidroclean - logo após o dimensionamento do acidente.

Em outro tópico de defesa, demonstra que o órgão estadual de meio ambiente (FEEMA/CECA) já havia aplicado uma multa no valor de R\$2.000.000,00 (dois milhões de reais) pelo mesmo 'fato gerador', situação rechaçada pelo direito brasileiro.

Em réplica, o fiscal esclarece que o auto de infração foi lavrado sob inspiração do Parecer Técnico n. 72/05; que a empresa foi autuada por operar em desacordo com sua licença de operação e que; à época do acidente a empresa não possuía seu Plano de Emergência Individual aprovado pelo órgão estadual de meio ambiente, fato que cabalmente restringiu as condições de rápida resposta ao vazamento ocorrido.

A decisão da Gerência Executiva do IBAMA - RJ foi antecedida de parecer elaborado por sua procuradoria que, em seus termos, demonstra a competência do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis para a imposição de multas por dano ambiental encontra-se no art. 70, § 1º, da Lei 9.605/98, bem como no art. 2º do Decreto 3.059/99. Ademais, ressaltou que o art. 26 da Lei 9.966/00 remete à lei de crimes ambientais o poder de sanção, além de estar definido em seu art. 27, II as atribuições do órgão ambiental federal. Finaliza suas considerações afirmando que "a autuada deve provar que não causou o dano ambiental", não observando elementos de defesa que pudessem ensejar a nulidade do auto de infração.



Irresignado, interpôs Recurso Administrativo ao Presidente do IBAMA, ponderando que houve manifestação acerca da competência do órgão federal, mas as demais razões de defesa foram ignoradas. Quanto à matéria apreciada, diz que os órgãos ambientais integrantes do SISNAMA, competentes para lavrar o auto de infração (art. 70, § 1º, Lei 9.605/98) devem ser aqueles designados para as atividades de fiscalização, acrescendo que a competência fiscalizatória dos estaleiros pertence aos órgãos estaduais (art. 27, III, 'a' da Lei 9.966/00).

Reiterando a problemática da dosimetria da multa, entende ser o Decreto 4.136/02 o mecanismo legal pertinente para nortear as autuações contra os estaleiros.

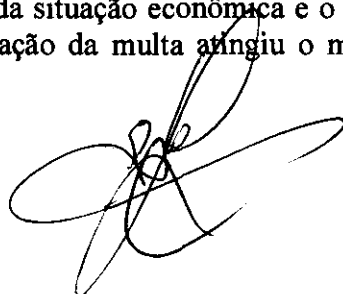
A decisão prolatada pelo Presidente do IBAMA considerou, em suma, a competência fiscalizatória do órgão ambiental federal esculpida no artigo 26 da Lei 9.966/00, além de entender que o art. 76 da Lei 9.605/98 estipula o ato do 'pagamento' da multa imposta pelo órgão estadual ou municipal como ensejador da anulação do auto de infração lavrado pelo órgão federal, fato não demonstrado nos autos. Assim, considerando não haver trazido em seu recurso nova prova ou fato extintivo, modificativo ou excludente, deve o mesmo ser indeferido.

O Recurso dirigido à Ministra do Meio Ambiente questiona mais uma vez os parâmetros utilizados para a valoração da multa, por terem sido simplesmente omitidos no julgamento da Presidência do IBAMA. Na mesma peça recursal, sugere que a competência do órgão federal é subsidiária no caso dos estaleiros, devendo agir somente em caso de omissão dos órgãos estaduais e municipais. Também reafirma a lavratura do auto de infração pelo órgão ambiental estadual e, por derradeiro, questiona a majoração da multa em R\$2.100.000,00 (dois milhões e cem mil reais) encontrada na "Memória de Cálculo" às fls. 142.

O julgamento realizado pela Consultoria Jurídica do Ministério do Meio Ambiente considerou, no seu bojo, que o art. 27, II, a da Lei 9.966/00 concede ao órgão federal a competência para o controle e a fiscalização das atividades marítimas que manuseiam óleos. Na mesma esteira, elucida serem as ilhas 'bens da União' elencados no art. 20, IV e VI da Constituição Federal.

Dirimindo um dos principais argumentos levantados pelo recorrente, o parecer esclarece que não houve dupla punição entre o auto de infração lavrado pelo órgão estadual de meio ambiente do Estado do Rio de Janeiro (FEEMA/CECA) e o auto de infração ora analisado, posto que aquele teve como núcleo a 'poluição' e o artigo da lei estadual utilizado para caracterizar a infração assemelha-se ao art. 41 do Decreto Federal 3.179/99. Já a presente peça fiscal, conforme verificou-se ao longo de toda esta análise, foi motivada pela operação do autuado em desacordo com a licença expedida e teve como fulcro o art. 44 do citado decreto.

Entendeu que o Decreto n. 4.136/02 não é aplicável ao caso em tela, mas sim o decreto de infrações administrativas ambientais. Neste diapasão, pondera que dentre os parâmetros elencados pelo art. 6º do Dec. 3179/99 o infrator está no ápice de dois deles, quais sejam, a elevada situação econômica e o grande extensão do dano ambiental, razão pela qual a aplicação da multa atingiu o máximo do valor permitido.



Quanto ao aumento do valor da multa em R\$2.100.000,00, o parecerista esclarece que o mesmo é oriundo de multa de mora, nos termos da Lei n.8.005/90, pugnando pela manutenção do auto de infração.

Ainda sobre este último tópico, salienta-se que uma outra 'Memória de Cálculo' encontrada às fls. 156 retorna o valor ao seu patamar inicial e atribui a ele um desconto de 30%.

Inconformado com esta decisão, ora guerreada, o autuado apresentou seu Recurso Administrativo, em última instância, ao Conselho Nacional do Meio Ambiente, reconhecendo que o estaleiro não possuía meios para combater o derramamento de óleo e a poluição causada, devendo por isso ser aplicado o Decreto 4.136/02.

Contesta a utilização do art. 44 do Dec. 3.179/99, pois a empresa recorrente não praticou nenhuma das ações previstas neste dispositivo legal, já que não há naqueles verbos o descumprimento do Plano de Emergência Individual. Em complementação, diz que a inobservância das estipulações contidas no PEI deve sofrer a sanção do órgão ambiental que o aprovou, *in casu*, a CECA/FEEMA. Mais uma vez contesta a majoração em 20% pelos juros de mora.

É o relatório

Após detida análise dos autos, percebe-se que a empresa recorrente contribuiu para a dimensão do acidente com óleo na Baía de Guanabara, já que não tomou atempadamente as providências que lhe era inerente para a contenção do vazamento, sendo por isso autuada por operar em desacordo com a licença ambiental que possuía.

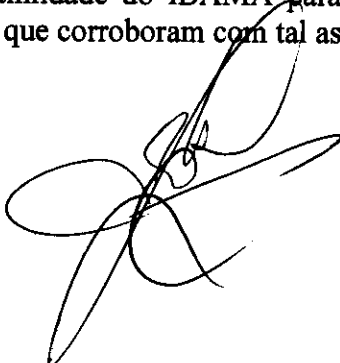
Em sua Licença de Operação n. FE008122 – FEEMA/CECA encontra-se um item com a seguinte obrigação:

“17 – Manter disponíveis e prontos para uso os equipamentos e materiais de atendimento a emergências;”

O recorrente contratou uma empresa especializada em limpeza de substâncias oleosas em ambiente marinho muitas horas após o acidente, somente quando, após um sobrevôo de helicóptero, percebeu a real gravidade do ocorrido. Considerando que a prontidão dos equipamentos para emergências é uma obrigação da empresa, por qual motivo eles não foram utilizados logo que constatado o acidente? Insofismável afirmar que esta inércia contrariou o conteúdo da licença ambiental anteriormente citada, ensejando assim sua pronta autuação.

Sobre a legitimidade do IBAMA para lavrar o auto de infração, temos diversas disposições legais que corroboram com tal assertiva:

Lei 9605/98



“Art. 70 – Considera-se infração administrativa ambiental toda ação ou omissão que viole as regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente.

§1º – São autoridades competentes para lavrar auto de infração ambiental e instaurar processo administrativo os funcionários de órgãos ambientais integrantes do Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA, designados para as atividades de fiscalização, bem como os agentes das Capitâneas dos Portos, do Ministério da Marinha.

[...]

§3º – A autoridade ambiental que tiver conhecimento de infração ambiental é obrigada a promover a sua apuração imediata, mediante processo administrativo próprio, sob pena de co-responsabilidade.”

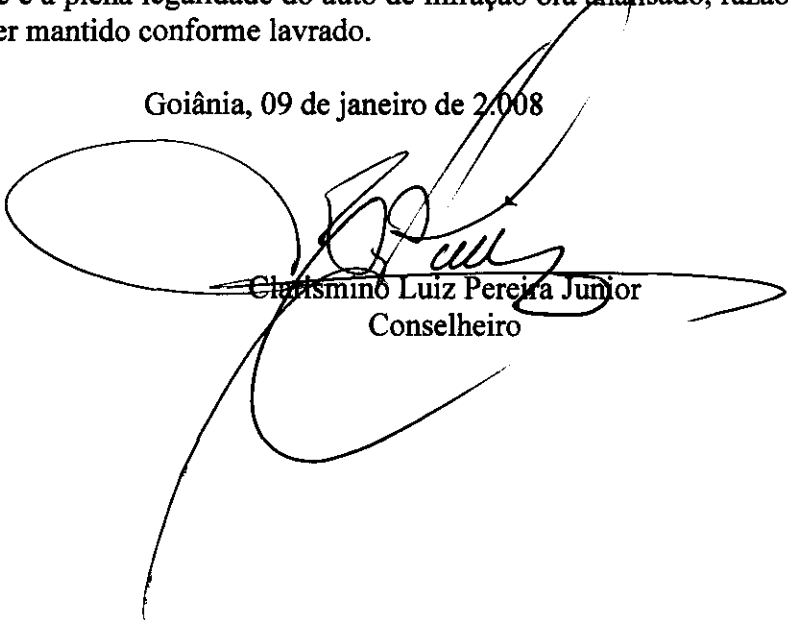
Assim sendo, o órgão ambiental tem a obrigação de agir quando se defronta com um dano ambiental, sob pena de responsabilizar-se pela omissão. No caso específico, logo que o órgão federal deparou-se com a inobservância do conteúdo da licença ambiental que obrigava o estaleiro a agir imediatamente após o acidente, somado ao fato de que o órgão estadual autuou tão somente pela poluição, o IBAMA viu-se obrigado a lavrar o auto de infração em testilha.

Mister asseverar que a razão motivadora de cada um destes autos de infração é diferente: um deles tem como objeto a inobservância da licença ambiental e outro pauta-se pela poluição propriamente dita, afastando assim as suspeitas de “*bis in idem*”.

No que tange ao *quantum* estipulado na peça fiscal, percebe-se que o recorrente possui privilegiada situação econômica e que sua conduta omissiva resultou em um grave acidente ambiental, adimplindo assim duas das situações elencadas no art. 6 do Dec. 3.179/99 como norte para a apuração do valor da multa.

Diante de todo o exposto, fica translúcida a conduta rejeitável do recorrente e a plena legalidade do auto de infração ora analisado, razão pela qual deve o mesmo ser mantido conforme lavrado.

Goiânia, 09 de janeiro de 2008


Cláudio Luiz Pereira Junior
Conselheiro