



Confederação Nacional da Indústria

Processo nº 02017.002763/2004-73 (10 volumes)

Recorrente: Sociedad Naviera Ultragás Ltda.

Relator: Marcos Abreu Torres - CNI

Deixo de adotar a Nota Informativa nº 40/2014/DCONAMA/SECEX/MMA, de 22/4/14 (fls. 1951 e verso), por não estar completa, e passo a expor a síntese do caso.

Em 17/11/04 o Ibama lavrou o Auto de Infração 370.302-D contra a recorrente, pode deixar de adotar medidas necessárias para a cessação, contenção e remoção das fontes de poluição por produtos químicos inflamáveis, conforme exigido pelas autoridades ambientais. A infração encontra-se tipificada nos art. 41, VI, do então vigente Decreto 3.179/99, à qual o Ibama aplicou multa diária de R\$ 250 mil.

Às fls. 2 a 73 do vol. I consta laudo técnico e anexos com detalhes do sinistro.

Na noite do dia 15/11/04 o navio Vicuña descarregava 14 mil toneladas de metanol em píer privado, no Município de Paranaguá/PR, quando ocorreu uma explosão, gerando 3 óbitos, um desaparecimento, danos a equipamentos e estruturas ao redor, além da contaminação das águas das baías de Paranaguá, Antonina, Laranjeiras e Guaraqueçaba, atingindo unidades de conservação e áreas de preservação permanente, bem como a fauna e a flora local.

O auto em questão foi lavrado dois dias após o acidente, em razão da demora da recorrente em adotar os meios necessários à contenção do dano.

A multa foi contabilizada em três dias, quando então o recorrente adotou medidas para conter a infração, perfazendo, assim, o valor total de R\$ 750 mil.

O processo tramitou nas instâncias inferiores, nas quais o recorrente apresentou sua defesa (fls. 74 do vol. I a 282 do vol. II), julgada improcedente pelo Superintendente do Ibama no Paraná (fls. 438 do vol. III) e seu primeiro recurso (fls. 443 do vol. III a 1708 do vol. IX), julgado improcedente pelo Presidente do Ibama em 21/7/08 (fl. 1727 do vol. IX).

Notificado desta segunda decisão em 23/10/12 (l. 1945 do vol. X), no dia 12/11/12 o recorrente protocolou recurso dirigido ao Conama (fls. 1903-1944 do vol. X).

Em 25/3/14 o processo é remetido ao Conama para julgamento, sendo-me distribuído em seguida.

É o relatório do essencial,
Passo a decidir.

Primeiramente admito a tempestividade do recurso, na medida em o recorrente apresentou seu recurso dentro do prazo legalmente previsto, de vinte dias (notificado em 23/10/12, protocolou a peça em 12/11/12 - interregno de exatos vinte dias).

Quanto à representatividade recursal, localizei na fls. 1900 e 1989 (ambas do vol. IX) procuração e substabelecimento, respectivamente, outorgando poderes à signatária da petição.



Analiso agora se o feito foi atingido pela prescrição.

O fato também é tipificado como crime, a teor do disposto no art. 54, § 3º, da Lei 9.605/98. Com efeito, cabe aplicar o prazo prescricional da lei penal, a teor do disposto no § 2º do art. 1º da Lei 9.873/99, a ser conjugado com o art. 109 do Código Penal. Como a decisão recorrida foi prolatada em 21/7/08 (fl. 1945 do vol. X), não há se falar em prescrição.

Também não vislumbro a prescrição intercorrente, na medida em que o processo não restou paralisado, em momento algum, por mais de 3 anos (§ 1º do art. 1º da Lei 9.873/99).

Vamos à análise do recurso.

Alega, em primeiro, violação ao devido processo legal/administrativo, por não ter sido-lhe permitido produzir provas. Não acolhemos tal tese, uma vez que a produção de provas no processo administrativo independe de autorização prévia do órgão competente. Aliás, o que não faltam no processo são provas documentais acostadas pelo recorrente, conforme comprova o volumoso processo.

Alega omissão do Ibama na análise do pedido de minoração do valor da multa diária aplicada. Todavia, razão não lhe assiste, pois consta, por exemplo, em parecer jurídico de fls. 423-437 (vol. III), enfretamento do pedido, ocasião em que o valor foi considerado razoável "tendo em vista o bem ambiental afetado com a inércia da atuada".

Sustenta inexistência de laudo técnico na forma dos arts. 17 a 19 e 74 da Lei 9.605/98, e 50, § 1º, do Decreto 4.136/02. Os arts. 17 a 19 da Lei 9.605/98 se referem ao processo penal por crimes ambientais, não vinculando a formalidade do processo administrativo em questão. O art. 74 da mesma Lei fala em critérios para dosimetria da sanção de



multa simples, sendo que o caso em análise trata de multa diária. Por fim, o dispositivo do Decreto mencionado obriga, para efeito de aplicação da multa, a elaboração de laudo técnico ambiental do incidente pelo órgão ambiental competente, identificando a dimensão do dano envolvido e as consequências advindas da infração. Entendemos que tais requisitos foram plenamente satisfeitos por meio do laudo técnico presente às fls. 2-73 do vol. I, que embasa o auto de infração.

Alega que o processo estaria prejudicado por descumprimento à regra do art. 71, II, da Lei 9.605/98, que estabelece o prazo de trinta dias para que as autoridades competentes julguem o auto de infração. No entanto, é assente que o prazo em questão não é preclusivo, tratando-se de prazo impróprio (indicativo para a atuação do órgão ambiental).

Alega, ainda, que não poderia sofrer sanções por não ter dado motivo à infração e que a obrigação pelos danos causados recai sobre outras partes. Todavia, cabe lembrar que o art. 25 da Lei 9.966/00 é claro ao imputar a responsabilidade por infrações ambientais causadas por navios o proprietário destes, pessoa física ou jurídica, ou quem legalmente o represente.

Por fim, requer a anulação do auto em virtude de ter demonstrado que obteve efetiva recuperação dos danos ambientais causados em seguida ao acidente, ou, subsidiariamente, a redução do valor da multa, tendo em vista que o recorrente já despendeu mais de R\$ 95 milhões na mitigação dos danos

De fato parece assistir razão ao recorrente quando alega ter emvidado todos os esforços cabíveis na recuperação dos danos ambientais, fato este reconhecido pelo próprio Ibama à fl. 548 do vol. III, *verbis*:



"As medidas para retirada e limpeza das áreas atingidas pelo vazamento de óleos já forma concluídas, conforme notificação judicial da empresa SOCIEDAD NAVIERA ULTRAGAS LTDA. autos nº 2005.70.00.019957-6 em curso na Vara Federal Ambiental, Agrária e Residual de Curitiba-PR.

A continuidade desses trabalhos, a princípio, poderia causar no impacto ambiental, segundo os técnicos desta área."

No entanto, a conversão de multa em serviços de recuperação da qualidade do meio ambiente, prevista na Lei 9.605/98 (art. 72, § 4º) e regulamentada pelos arts. 139 a 148 do Decreto 6.514/08, tem aplicabilidade tão somente à multa simples, não se estendendo à multa diária, daí porque seu argumento neste ponto não pode ser acolhido.

O argumento a ser enfrentado por último é o que requer mais tempo de análise. Trata-se da alegação do recorrente de ausência de competência do Ibama para autuar infrações desta natureza, sendo esta privativa da autoridade marítima. De fato pensamos assistir-lhe razão.

Sendo certo que a Capitania dos Portos autuou o recorrente (Auto de Infração 421P2004001526, no valor de R\$ 10 milhões, por infringência aos arts. 16 e 17 da Lei 9.966/00 - vide fls. 559-564 do vol. III), cabe verificar se não menos exato seria concluir pela validade de tal autuação e, por conseguinte, pela impossibilidade da autuação por parte do Ibama.

Para tanto, cabe logo registrar que a Lei 9.966/00, dispendo 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, tem aplicação no caso, nos termos do inciso II, do parágrafo único do seu art. 1º.¹

¹ Art. 1º Esta Lei estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em águas sob jurisdição nacional.

Os incisos XXI e XXII do art. 2º da Lei 9.966/00, ao criarem definições para (i) órgão ambiental e para (ii) autoridade marítima, estabelecem, respectivamente, que o primeiro será responsável pela fiscalização, controle e proteção ao meio ambiente no âmbito de suas competências e que o segundo será responsável pela salvaguarda da vida humana e segurança da navegação no mar aberto e hidrovias interiores, bem como pela prevenção da poluição ambiental causada por navios, plataformas e suas instalações de apoio, além de outros cometimentos a ela conferidos por esta Lei.

Para tanto, o art. 22 da Lei 9.966/00 estabelece que a Capitania dos Portos, da mesma forma que o órgão ambiental competente e a ANP, deve ser imediatamente comunicada de qualquer incidente ocorrido em plataformas e suas instalações de apoio que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional.

Pela Lei 9.966/00, fica patente que a Capitania dos Portos possui competência ambiental. Na verdade, tal competência já vinha afirmada no § 1º do art. 70 da Lei 9.605/98.²

O art. 27, II, "b", da Lei 9.966/00 diz ser dever da Capitania dos Portos "*levantar dados e informações e apurar responsabilidades sobre os incidentes com navios, plataformas e suas instalações de apoio que tenham provocado danos ambientais*".

Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:

(...)

II - às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;

² Art. 70 (...)

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



Essa competência está em perfeita sintonia com as prerrogativas conferidas pelos §§ 3º e 4º do já mencionado art. 70 da Lei 9.605/98 à Capitania dos Portos, na qualidade de autoridade ambiental.

Ademais, o parágrafo único do art. 29 da Lei 9.966/00, evidenciando a vontade do legislador por uma ação coordenada, impõe um agir integrado entre a Capitania dos Portos e os órgãos ambientais, nos termos do regulamento.

O regulamento veio na forma do Decreto 4.136/02, que tenta melhor detalhar as atuações dos órgãos ambientais e da Capitania dos Portos.

Com efeito, seu art. 2º, nos incisos XIX e XX, reafirma a competência ambiental do Ibama e da Capitania dos Portos, e seu art. 36 torna claro que a competência para autuar navios em decorrência de derramamentos de óleos é exclusiva da segunda autoridade, senão vejamos:

Art. 36. Efetuarem os **navios** ou plataformas com suas instalações de apoio a **descarga de óleo**, misturas oleosas e lixo, sem atender as seguintes condições:

I - a situação em que ocorrer o lançamento enquadrar-se nos casos permitidos pela MARPOL 73/78;

II - o navio ou a plataforma não se encontrar dentro dos limites de área ecologicamente sensível, conforme representado nas cartas náuticas nacionais; e

III - os procedimentos para descarga por navio e plataforma com suas instalações de apoio sejam aprovados pelo órgão ambiental competente:

Penalidade: multa do Grupo E.

§ 1º No caso específico de plataforma, os procedimentos para descarga devem ser observados no processo de licenciamento ambiental.



§ 2º **Cabe ao órgão ambiental** competente autuar e multar as plataformas e suas instalações de apoio quando a descarga for decorrente de descumprimento de exigência prevista no licenciamento ambiental.

§ 3º **Cabe à autoridade marítima autuar e multar os navios**, as plataformas e suas instalações de apoio nas situações não previstas no parágrafo anterior.

Pensamos que a definição precisa de competências acima vista, afastando a autarquia ambiental federal da possibilidade de multar navios por fatos decorrentes do lançamento de óleos, vem ao perfeito encontro do princípio do *non bis in idem*. Ainda que se argumente a necessidade de atuação complementar do Ibama, não podemos deixar de lembrar que qualquer justificativa não pode violar esse princípio, corolário da segurança jurídica, de modo que ao legislador compete definir critérios objetivos que evitem duplas autuações, conforme leciona a doutrina especializada de Rafael Munhoz:

Existindo diversos órgãos com competência comum para a imposição de sanção administrativa pelos mesmos fatos delituosos, faz-se necessário estabelecer um critério para definir o órgão que, no caso concreto, pode exercer a competência punitiva. O critério pode levar em conta a abrangência de atuação do órgão ou a data de instauração do processo administrativo, criando uma espécie de prevenção, nos moldes do que ocorre no processo civil. O que não se pode admitir é que todos os órgãos apliquem a mesma sanção cumulativamente, sob pena de ser ofendido o princípio do *non bis in idem*.

Finalmente, cumpre ressaltar que o recorrente responde por outro auto de infração lavrado pelo Ibama (nº 307.640-D, fl. 346 do vol. II), aplicando multa simples de R\$ 50 milhões, por "causar poluição por lançamento de óleos diversos na baía de Paranaguá" (art. 41, IV, V e § 1º, do Decreto 3.179/99). Por fim ressaltamos que a própria autarquia ambiental federal também aplicou multa diária no mesmo valor (R\$ 250



mil) aos demais envolvidos no acidente, quais sejam, ao responsável do píer de atracação (Cattalini Terminais Marítimos Ltda. - Auto de Infração nº 307.028), ao agente responsável pelo atendimento do navio no porto (Wilson Sons Agência Marítima Ltda. - Auto de Infração nº 307.030) e ao correspondente da empresa no local (P&I Kuhlmann Surveyors e Consultants - Auto de Infração nº 307.031).

Ou seja, nestes autos aplicados a outros responsáveis, em especial o que autuou o responsável pelo píer, pode-se até admitir a discussão acerca da competência do Ibama, o que não ocorre com o auto em questão.

POR TODO O EXPOSTO, voto pelo conhecimento do recurso e, no mérito, pelo seu provimento, com a consequente anulação do auto de infração e dos atos subsequentes praticados em sua função.

Brasília, 29 de outubro de 2014.



MARCOS ABREU TORRES

OAB/BA 19.668