

# A JURISPRUDÊNCIA DO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª REGIÃO (TRF-3) E A INDENIZAÇÃO POR DANOS AMBIENTAIS MARINHOS CAUSADOS POR ÓLEO PROVENIENTE DA NAVEGAÇÃO NA ZONA COSTEIRA DO ESTADO DE SÃO PAULO

*THE FEDERAL REGIONAL COURT (TRF) OF THE 3rd REGION JURISPRUDENCE AND INDEMNITIES FOR MARINE ENVIRONMENTAL DAMAGES CAUSED BY OIL FOR NAVIGATION IN THE COASTAL ZONE OF THE STATE OF SÃO PAULO*

Pilar Carolina Villar<sup>I</sup> 

Rosana dos Santos Oliveira<sup>II</sup> 

Kleber Godoy de Oliveira<sup>III</sup> 

<sup>I</sup> Universidade Federal de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil. Doutora em Ciência Ambiental. E-mail: pcvillar@gmail.com

<sup>II</sup> Universidade Federal de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil. Mestre em Direito Ambiental. E-mail: rosana.s.oliveira.advocacia@gmail.com

<sup>III</sup> Universidade Federal de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil. Bacharel em Ciência e Tecnologia do Mar. E-mail: klebergpe2007@hotmail.com

**Resumo:** O Judiciário é responsável pelo cálculo do valor das indenizações ambientais civis por danos causados pelo lançamento de óleo decorrente da atividade da navegação. Dito isso, pretende-se analisar a forma como o Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF-3) calcula as indenizações de casos ocorridos na região costeira do Estado de São Paulo, no período de 2015 a 2018. A metodologia utilizada é a análise documental da literatura e da jurisprudência e o estudo de casos do TRF-3 aplicáveis à área territorial costeira do Estado de São Paulo. O TRF-3 tem afastado a aplicabilidade do método de valoração proposto pelo órgão ambiental estadual, sendo que o arbitramento das indenizações tem ocorrido com base na discricionariedade. Isso gera valores desproporcionais, pois derramamentos similares apresentam valores distintos por litro ou, então, pequenos acidentes são penalizados com valores proporcionalmente superiores. A definição de parâmetros objetivos promoveria celeridade e equidade nas decisões, beneficiando o ambiente e a sociedade.

**Palavras-chave:** Dano ambiental. Poluição por óleo. Responsabilidade ambiental civil. Indenização. Jurisprudência.

DOI: <http://dx.doi.org/10.31512/rdj.v21i39.307>

Recebido em: 18.09.2019

Aceito em: 20.10.2020

**Abstract:** The judiciary is responsible for calculating the value of civil environmental damages related to oil spills caused by navigation activities. So, the article intends to analyse how the Federal Regional Court of the 3rd Region (TRF-3) calculates those indemnities in the cases that occurred in the coastal



Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.

zone of São Paulo state between the years of 2015 to 2018. The methodology is the documental analysis from literature and jurisprudence, as well the study of judicial cases from the TRF-3 concerning the marine costal area of the State of São Paulo. The TRF-3 has been reject the aplicability of the valoration method propose by the state environmental agency, so the calculus of indemnities is made based on discretionary powers. This generates disproportionate values, since similar spills have different values per liter or minor accidents are penalized with proportionally higher values. The definition of objective parameters would promote celerity and more equity decisions, benefiting the environment and society.

**Keywords:** Environmental damage. Oil pollution. Civil environmental liability. Indemnity. Jurisprudence.

## 1 Considerações iniciais

A navegação é um elemento-chave da economia global e brasileira. Esse sistema de transporte inclui as rotas oceânicas e costeiras, hidrovias nacionais, estruturas portuárias e de armazenagem, bem como rodovias, ferrovias e linhas aéreas que permitem o transporte das mercadorias até os portos ou dos portos até os mercados consumidores no continente (ALDERSON; FUNK; GERA, 2019, p. 1). O sistema de navegação marítimo compreende um conjunto de navios especializados, além de portos e infraestrutura de transporte que liga os produtores aos centros de armazenamento e distribuição e aos mercados consumidores. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ, 2011, p.7), o modal marítimo é o principal meio de transporte das exportações brasileiras, respondendo por 96% do volume total transportado, bem como das importações, que perfazem um índice de 88%. As porcentagens dos valores do fluxo comercial, por sua vez, são de 83% e 73% para exportações e importações, respectivamente (ANTAQ, 2011, p.7).

Os Portos Organizados são responsáveis por movimentar milhões de toneladas de produtos, sendo que a área da Baixada Santista corresponde aos maiores volumes de movimentação geral de cargas (ANTAQ, 2011, p.52). Nos últimos exercícios, o Porto Organizado de Santos movimentou sozinho mais de 100 milhões de toneladas ao ano (CODESP, 2018, p.1), sem incluir os terminais de uso privativo.

Isso demonstra que o setor da navegação e sua infraestrutura têm papel vital para a economia paulista, principalmente para a região da Baixada Santista. Esse setor, contudo, também é conhecido por gerar diversos impactos ambientais, dentre eles a poluição das águas pelo lançamento de óleo combustível, seja durante o abastecimento ou limpeza dos navios ou por acidentes no traslado ou armazenamento do óleo. Na Baixada Santista, a poluição por óleo combustível no meio aquático ganha relevância diante do intenso tráfego de navios, da produção

de petróleo *offshore* e da vulnerabilidade da região, que possui um dos maiores estuários brasileiros e importante biodiversidade marinha (POFFO, 2007).

Os danos ambientais causados por esse tipo de poluição são objeto da responsabilidade ambiental civil, que é o foco deste estudo. Entretanto, por mais que as empresas tomem providências para mitigar o passivo ambiental decorrente desse tipo de poluição, frequentemente surge o dever de indenizar diante da irreparabilidade do dano gerado. Precificar o meio ambiente para calcular o valor das indenizações é uma tarefa complexa e faltam critérios objetivos para realizá-la.

Em consequência, cada vez mais o Judiciário é instado a determinar os valores das indenizações nos passivos ambientais. Dito isso, pergunta-se: como o Poder Judiciário enfrenta essa questão da valoração da poluição causada por óleo no setor da navegação marítima? A definição dos valores indenizatórios é balizada por critérios objetivos ou se dá de forma discricionária, segundo o juízo dos aplicadores do Direito? Parte-se da hipótese de que a análise da jurisprudência do Tribunal permitiria verificar os critérios utilizados para valorar tais indenizações, os quais são fundamentais para promover a proteção do meio ambiente e verificar seu custo para as empresas.

Dessa forma, o objetivo deste estudo é verificar como o Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF-3) tem arbitrado o valor das indenizações aplicadas no âmbito da responsabilidade ambiental civil ao setor da navegação nos casos de danos provocados ao meio marinho por petróleo e derivados na região do Estado de São Paulo, com destaque na Baixada Santista, no período de 2015 a 2018.

A opção pela Justiça Federal se ampara no foco desta pesquisa que versa sobre a poluição causada por óleo na área marinha. Como os danos ocorrem na região do mar territorial ou zona econômica exclusiva, acabam impactando áreas classificadas como bens da União (art. 20, incs. V, VI e VII da Constituição Federal), o que configura o interesse federal direto e qualificado previsto no art. 109, inc. I, da Carta Magna, e atrai a competência da Justiça Federal (BOLLMANN, 2008).

A metodologia utilizada é a análise qualitativa da literatura e, principalmente, das decisões judiciais proferidas pelo TRF-3, envolvendo passivos ambientais causados pelo setor da navegação relacionados à poluição por petróleo e derivados no meio marinho nas águas costeiras do Estado de São Paulo. Richardson (1999) justifica o uso da metodologia qualitativa quando se pretende descrever casos complexos que envolvem a manipulação de variáveis. Além disso, utilizou-se o estudo de caso, já que a pesquisa está centrada nos casos do TRF-3 aplicáveis à área territorial costeira do Estado de São Paulo.

Os acórdãos foram coletados na página de busca *online* de jurisprudências do TRF-3, enquanto os critérios de busca utilizados para a pesquisa foram: petróleo, óleo, combustível, dano ambiental e responsabilidade. Optou-se pela busca com termos mais gerais, de forma a entender quais eram os tipos de poluidores mais frequentes. Dessa forma, foram selecionadas as

ações relativas à navegação. O recorte temporal para esta pesquisa foi delimitado entre janeiro de 2015 a agosto de 2018, pois se constatou boa representatividade de ações nesse período no Estado de São Paulo.

Ao total foram identificados sete casos que envolveram as seguintes empresas:

- Wem Lines S/A, Williams Serviços Marítimos Ltda, Navegação São Miguel Ltda e Terminal de Exportação de Açúcar do Guarujá Ltda (TEAG);
- Tomé Equipamentos e Transportes S/A e Libra Terminais S/A;
- Maranil Transportes, Comércio e Serviços de Limpeza Marítima Ltda;
- Rodrimar S/A – Transportes, Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais;
- Kristian Gerhard Jebsen Skipsredri S/A, Transchem Agência Marítima Ltda e Navegação São Miguel Ltda;
- Petrobras Transporte S/A – Transpetro;
- Flumar Transportes de Químicos e Gases Ltda e Transchem Agência Marítima Ltda.

O fichamento da jurisprudência foi organizado em planilhas que compilaram as seguintes informações: a) data da ocorrência do evento danoso; b) local do acontecimento – município; c) atividade dos causadores do dano; d) derramamento em litros de petróleo ou derivado; e) indenização pleiteada pelo Ministério Público na Ação Civil Pública; f) relação entre o derramamento em litros no evento danoso e a indenização pleiteada (indenização por litro derramado); g) valor da indenização em primeira instância; h) relação entre o valor da indenização em primeira instância e a quantidade de litros de produto danoso ao meio ambiente (valor da indenização por litro derramado); i) data da prolação do acórdão no TRF-3; j) valor da indenização no TRF-3; k) relação entre o valor da indenização fixada no TRF-3 e a quantidade de produto nocivo derramado; l) critérios para atualização do valor da indenização.

## **2 Responsabilidade ambiental civil em decorrência da poluição de óleo no mar e sua valoração**

O dano ambiental é o elemento essencial da responsabilidade ambiental civil. Sua caracterização determina o alcance das obrigações impostas para remediar o ambiente degradado ou indenizá-lo diante da impossibilidade de reparação (LEITE; AYALA, 2012, p. 101). Não há um conceito jurídico-legal para o dano ambiental, sendo assim, o termo tem sido definido a partir dos conceitos legais de degradação ambiental e de poluição, disciplinados na Lei nº 6.938/1981, no art. 3º, incs. II e III, exposto a seguir:

Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:

[...]

II - degradação da qualidade ambiental, a alteração adversa das características do meio ambiente;

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. (BRASIL, 1981).

A doutrina entende que o dano ambiental corresponde a toda “lesão intolerável causada por qualquer ação humana (culposa ou não) ao meio ambiente”, portanto, ele se caracteriza como a degradação que gera um prejuízo inaceitável aos seres humanos e suas atividades, bem como aos ecossistemas (LEITE; AYALA, 2012, p. 101). Com base na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, conhecida como Marpol 73/78, a Lei Federal nº 9.966/2000, no seu art. 2º, inc. VIII, definiu o óleo como sendo “qualquer forma de hidrocarboneto (petróleo e seus derivados), incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados.” (BRASIL, 2000). A partir dessa definição e dos conceitos previstos no art. 3º da Lei nº 6.938/1981, pode-se definir os danos ambientais por óleo como a degradação causada por qualquer forma de hidrocarboneto que gere prejuízos aos seres humanos e ao ambiente.

Uma vez caracterizado o dano ambiental, o poluidor será responsabilizado pela degradação ambiental. O dano ambiental gera uma perda do potencial de produção de bens ou serviços ambientais de um ecossistema, enquanto o impacto corresponde a uma interferência nos sistemas socioambientais (LEITE; ALMEIDA, 2005, p. 80).

A poluição por óleo no meio marinho compromete os ecossistemas costeiros e marinhos, os quais proporcionam serviços fundamentais à população, tais como produção de “alimentos, manutenção de clima, purificação da água, controle de inundações e proteção costeira, além da possibilidade de uso recreativo e espiritual” (PRATES; GONÇALVES; ROSA, 2012, p. 152). O valor estimado desses serviços ambientais é de 14 bilhões de dólares anuais (PRATES; GONÇALVES; ROSA, 2012, p. 7).

A Lei Federal nº 6.938/1981, no seu art. 3º, inc. V, classifica os estuários e o mar territorial como recursos ambientais, portanto, protegidos pelo Direito Ambiental. Dessa forma, a poluição por óleo abre a possibilidade de responsabilização civil, sem prejuízo da esfera penal e administrativa.

No Direito Ambiental brasileiro, a responsabilidade civil decorrente de danos ambientais adotou a Teoria da Responsabilidade Objetiva, ou seja, basta que exista o nexo causal entre o dano e o agente para que este seja responsabilizado na esfera civil. O causador de poluição

por óleo, denominado “agente poluidor”, deverá reparar o bem tutelado degradado, conforme exposto no art. 4º, inc. VII, em combinação com o art. 14, § 1º da Lei Federal nº 6.938/1981:

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 obstáculo 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.

A obrigação de reparar imposta pelo ordenamento jurídico ambiental consagra os Princípios do Poluidor-Pagador e da Reparação Integral. No primeiro, o empreendedor é obrigado a internalizar os custos sociais externos do seu processo produtivo (GRANZIERA, 2011, p. 66, 70-71). Por sua vez, o Princípio da Reparação Integral impõe ao poluidor e ao predador a obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados e, ao usuário, contribuir pela utilização de recursos ambientais com fins econômicos. Contudo, por mais que se invista em determinado ecossistema degradado, na maioria dos casos a sua recuperação total é impossível, o que gera o direito à indenização (GRANZIERA, 2011, p. 66, 70-71).

O Código Civil brasileiro dispõe que o empreendedor-poluidor será responsabilizado mesmo que fique evidente que o fato ocorrido estava fora de sua previsão e controle, e que nenhum dos seus atos tenha colaborado para a realização do dano, pois tinha conhecimento do risco de sua atividade. Dessa forma, da combinação entre a Teoria da Responsabilidade Objetiva e dos Princípios do Poluidor-Pagador e da Reparação Integral tem origem a Teoria do Risco Integral a ser aplicada nos casos de danos ambientais (ANTUNES, 2010, p. 231-232).

A adoção da Teoria do Risco Integral gera as seguintes consequências: a) irrelevância da intenção danosa, basta a demonstração do prejuízo ao ambiente; b) irrelevância da mensuração do subjetivismo; c) inversão do ônus da prova; d) irrelevância da licitude da atividade; e) inadmissibilidade das excludentes de responsabilidades: caso fortuito, força maior e culpa de terceiro (culpa exclusiva da vítima) (SILVA, 2002, p. 313; MILARÉ, 2013, p. 431).

No que pesem os entendimentos contrários na doutrina, a Teoria do Risco Integral e a impossibilidade de admissibilidade das excludentes foram consolidadas na jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça:

A responsabilidade por dano ambiental é objetiva, informada pela Teoria do Risco Integral, sendo o nexa 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. (STJ, 2015, Tese 10).

A responsabilidade integral não se limita a um teto indenizatório, devendo buscar a reparação total do ambiente. Sendo assim, na esfera civil as formas de reparar o dano podem ser: a) cessar a atividade causadora do dano (obrigação de não fazer); b) restauração natural (obrigação de fazer); e c) compensação econômica ou indenização pecuniária (obrigação de dar), que ocorre quando não há mais como restaurar o local degradado. O responsável pelo dano ambiental pode cumprir cumulativamente as obrigações de fazer e de dar, uma vez que os pedidos têm fundamentos diferentes, inexistindo *bis in idem*. Nesse sentido, o STJ (2015, tese 1) se manifestou expressamente sobre a possibilidade de “condenação simultânea e cumulativa das obrigações de fazer, de não fazer e de indenizar na reparação integral do meio ambiente.”

A reparação do dano deve compreender a esfera patrimonial (recai sobre o próprio bem ambiental) e moral (abarca os valores psíquicos, englobando a sensação de perda ou desconforto causada pela lesão ao meio ambiente). O Superior Tribunal de Justiça reconheceu, expressamente, a possibilidade da aplicabilidade do dano moral coletivo em questões ambientais (STJ, 2013). O dano moral coletivo não visa à restituição, recuperação ou indenização decorrente da deterioração do bem ambiental, mas se relaciona com valores psíquicos, englobando a sensação de perda ou desconforto causada pela lesão ao meio ambiente. No caso específico, visa reparar a comunidade por um dano causado a sua esfera moral e aos seus valores coletivos (STJ, 2013).

Outra consequência da adoção dessa teoria é a aplicação da regra da solidariedade entre os responsáveis pelo dano, o que faz com que a reparação possa ser exigida de todos ou de qualquer um dos responsáveis. A responsabilidade ambiental civil é objetiva, integral e solidária. Além disso, o dever de reparação do dano ambiental é imprescritível em virtude da natureza jurídica do bem tutelado, que é difusa, indisponível e fundamental (STJ, 2009).

A Lei Federal 9.966/2000, que revogou o Decreto Federal nº 5.357/1967, nos seus arts. 15 e 16, expressamente proibiu a descarga de óleo nas águas brasileiras, inclusive nos casos deste ser proveniente de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que contenham a substância.

No Direito Marítimo, a indenização por danos ambientais decorrentes de derramamento de óleo também pode ser regulada pela Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969 (CLC-69), promulgada pelo Decreto nº 79.437/77. Essa Convenção, no seu art. III, estabelece a responsabilidade objetiva por danos causados pela poluição por óleo no meio marinho, embora admitisse excludentes (BRASIL, 1977). A CLC/69 surgiu em razão de uma catástrofe provocada pelo acidente com o navio “Torrey Canyon”, em 1967. Esse navio colidiu com arrecifes na costa da Grã-Bretanha, abrindo

o fundo do casco, o que provocou o derramamento de 123 mil toneladas de óleo cru vindo do Kuwait (OLIVEIRA, 2015, p. 123). O derrame foi crucial para se pensar em formalizar meios de limpeza mais sustentáveis, uma vez que para a contenção do óleo foram utilizadas técnicas de limpeza incorretas que acabaram por agravar ainda mais a situação (MARTINS; OLIVEIRA, 2015, p. 540).

Porém, os casos analisados pelo TRF-3 foram resolvidos com base no Direito Ambiental e não no Direito Marítimo. A principal dificuldade desses processos foi justamente determinar os valores indenizatórios decorrentes dos danos causados pelo óleo, uma vez que se reconheceu que as ações de recuperação e remediação realizadas não foram suficientes para recuperar o estado original do ambiente. O cálculo das indenizações é um desafio pois demanda que se precifique bens que, muitas vezes, não têm um preço definido ou cujo valor escapa ao mercado (MOTTA, 1998, p. 5-6).

No Estado de São Paulo, a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB), elaborou a Proposta de Critério para Valoração Monetária de Danos Causados por Derrames de Petróleo ou de seus Derivados no Ambiente Marinho (CETESB, 1992, p. 1), doravante denominada “Proposta da CETESB”. Este método de valoração, elaborado para o pagamento de indenizações por danos ambientais causados ao meio aquático estuarino e marítimo por óleo combustível, considera determinados aspectos do fato e os insere em uma equação exponencial a fim de apurar o valor da indenização e responsabilizar os poluidores (CETESB, 1992, p. 3).

Conforme a severidade do risco ou do dano gerado é atribuído um peso sobre as variáveis, que vai de 0 a 0,5, que contempla os seguintes aspectos relacionados ao dano: I – Volume derramado; II – Grau de sensibilidade da área atingida; III – Toxicidade do produto; IV – Persistência do produto no meio ambiente; V – Mortalidade de organismos (CETESB, 1992, p. 3). Em seguida, tais variáveis compõem uma equação para se chegar à indenização em dólares americanos, qual seja:

$$\text{Valor(US\$)} = 10^{(4,5+x)}$$

O “x” representa a somatória dos pesos atribuídos às variáveis de acordo com as situações do caso. O referido método também utiliza o fator “k”, que representa uma penalização adicional no caso de reincidência.

$$\text{Valor(US\$)} = k [10^{(4,5+x)}]$$

May, Veiga Neto e Pozo (2000, p. 127-128) apontam como aspectos positivos do método a utilização de critérios de maior visibilidade e de fácil aferição que permitem arbitrar de forma objetiva o valor da indenização. Os autores ressaltam, contudo, que “os pesos adotados para cada critério parecem estar por demais arbitrariamente colocados e é exatamente neles que se estabelece a valoração.” (MAY; VEIGA NETO; POZO, 2000, p. 129). E concluem que a



implementação da proposta exigiria “maior validação experimental, sob o risco de sofrer inclusive reações pertinentes na esfera judiciária.” (MAY, VEIGA NETO, POZO, 2000, p. 129). Como se verá, os problemas apontados pelos autores têm prejudicado a aceitação dessa metodologia na esfera judicial, permitindo que a valoração das indenizações se dê de forma discricionária pelos aplicadores do Direito.

### **3 A jurisprudência do TRF-3 sobre danos ao meio aquático estuarino e marinho na região costeira causados por óleo decorrente de atividades relacionadas à navegação no Estado de São Paulo**

Com base nos dados extraídos dos acórdãos do Tribunal Regional Federal da 3ª Região em relação à responsabilidade ambiental civil da navegação por danos causados por óleo ao meio marinho no Estado de São Paulo, foram encontrados sete casos, os quais serão descritos nos próximos itens.

#### *3.1 Caso 1: Ministério Público do Estado de São Paulo x Wem Lines S/A, Williams Serviços Marítimos Ltda, Navegação São Miguel Ltda e Terminal de Exportação de Açúcar do Guarujá Ltda*

O caso foi julgado pelo TRF-3 em 18 de abril de 2018 na Apelação Cível nº 0008783-02.2008.4.03.6104/SP (TRF-3, 2018a, *online*). O acidente ocorreu no dia 04 de agosto de 2008, no município de Santos/SP, durante uma operação de abastecimento. O navio “Boe Gulf”, que tinha como armadora a empresa Wem Lines S/A, era abastecido pela barcaça Serra Polar, de responsabilidade da empresa Navegação São Miguel Ltda e cujo agente marítimo era a empresa Williams Serviços Marítimos Ltda. As embarcações estavam atracadas no Armazém 33 do Porto de Santos, operado pelo Terminal de Exportação de Açúcar do Guarujá Ltda (TEAG) (TRF-3, 2018a).

Durante o abastecimento do navio “Boe Gulf” houve transbordamento de óleo *bunker* tipo MF 380 (combustível marítimo) no convés da embarcação, o qual escoou para o mar. O Ministério Público do Estado de São Paulo, com a assistência da União e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), ingressou com uma Ação Civil Pública (ACP) com o objetivo de condenar as empresas a indenizar os danos causados ao meio ambiente (TRF-3, 2018a).

O acórdão relatava que o passivo ocorreu por falha na operação do Serra Polar, entretanto, a Primeira e Segunda Instância reconheceram a responsabilidade civil objetiva e solidária de todas as empresas supracitadas. O ponto central do conflito versou sobre a dimensão do dano ambiental e sua valoração, pois havia divergências sobre a quantidade de óleo derramado no mar. O auto de inspeção da CETESB atestava o derramamento de 30 litros do óleo combustível, enquanto no Auto de Infração da Marinha do Brasil constava um lançamento de 10 litros.

A Primeira Instância fundamentou o dever de indenização com base no auto de infração da Marinha, atribuindo ao dano ambiental o valor de R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais). O polo ativo apelou à Segunda Instância, pedindo o reconhecimento do derramamento de 30 litros e o aumento da indenização para o valor de US\$ 316.227,76 (trezentos e dezesseis mil, duzentos e vinte e sete dólares e setenta e seis centavos), com base na Proposta da CETESB (TRF-3, 2018a).

O Tribunal reconheceu os esforços dos envolvidos em tomar todas as providências necessárias para conter o dano no momento de sua ocorrência. Em contrapartida, pesou contra as empresas o fato de a TEAG, proprietária do terminal portuário, não possuir um Plano de Emergência Individual aprovado pelo órgão ambiental, conforme determina a Lei Federal nº 9.966/2000 (arts. 7º e 8º). Como Marinha e CETESB possuem fé pública, o TRF-3 fundamentou o dever indenizatório no documento emitido pela Marinha, no qual constava o volume de menor quantidade (TRF-3, 2018a).

Dessa forma, a indenização foi avaliada em R\$ 100.000,00 (cem mil reais), valor superior ao arbitrado pela Primeira Instância, porém inferior ao pleiteado pelo Ministério Público. Esse valor deve ser atualizado com base na Taxa Selic, excluído qualquer outro índice de correção ou de juros de mora. O TRF-3 justificou a sua decisão nas medidas mitigadoras adotadas pelas empresas e na proporcionalidade dos valores frente ao dano ambiental causado (TRF-3, 2018a).

### *3.2 Caso 2: Ministério Público do Estado de São Paulo x Libra Terminais S/A e Tomé Equipamentos e Transportes S/A*

O caso foi julgado pelo Tribunal Regional Federal da 3ª Região (Apelação Cível nº 0001913-38.2008.4.03.6104/SP) em 07 de fevereiro de 2018 (TRF-3, 2019). O acidente ocorreu no dia 22 de outubro de 2002, no município de Santos/SP, na Av. Ismael Coelho Souza, junto ao muro do pátio T-35, durante o serviço de manutenção da empilhadeira Stacker, realizado por funcionários da empresa Tomé Equipamentos e Transportes S/A, contratada pela empresa Libra Terminais S/A. Durante o serviço de manutenção houve vazamento de cerca de 10 litros de óleo lubrificante do cárter, que escoaram no piso e atingiram as águas do estuário de Santos.

O Ministério Público ingressou com Ação Civil Pública para condenar as empresas Libra Terminais S/A e Tomé Equipamentos e Transportes S/A a recuperar o meio ambiente ou, na sua impossibilidade, ao pagamento de indenização por danos causados ao meio ambiente natural no valor de R\$ 593.247,33 (quinhentos e noventa e três mil, duzentos e quarenta e sete reais e trinta e três centavos), com incidência de juros de mora e correção monetária, os quais deveriam ser pago ao Fundo de Reparação de Interesses Difusos Lesados (TRF-3, 2019).

O juiz de Primeira Instância julgou parcialmente procedente o pedido do Ministério Público, condenando as empresas ao pagamento de indenização no valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), acrescida de juros de mora à taxa de 6% ao ano e correção monetária, bem como o pagamento de custas processuais e honorários advocatícios (TRF-3, 2019).

A Tomé Equipamentos e Transportes S/A e a Libra Terminais S/A apelaram da decisão no sentido de minimizar o dano e reduzir a indenização. Segundo as empresas, apenas três litros de óleo foram derramados, os quais foram recolhidos por barreiras absorventes, impedindo a poluição das águas. O Ministério Público apelou da decisão, argumentando o baixo valor da indenização e a sua forma de correção (TRF-3, 2019).

Os desembargadores decidiram arbitrar uma indenização de 70.000,00 (setenta mil reais), considerando as medidas tomadas pelas empresas para reduzir os impactos ambientais. A correção do valor da indenização foi estabelecida a partir da ocorrência do evento danoso da seguinte forma: a) juros de mora de 6% (seis por cento) ao ano até dezembro de 2002 (arts. 1.062, 1.063 e 1.064 do CC/02); e b) juros com base na Taxa Selic a partir de janeiro de 2003 (art. 406, CC/02) (TRF-3, 2019).

### *3.3 Caso 3: Ministério Público Federal x Maranil Transportes, Comércio e Serviços de Limpeza Marítima Ltda*

O caso foi julgado pelo Tribunal Regional Federal da 3ª Região em 22 de novembro de 2017 na Apelação Cível nº 0004742-21.2010.4.03.6104/SP (TRF-3, 2018b). O acidente foi causado pelo naufrágio da embarcação “Kaskão IV”, de propriedade de Maranil Transportes, Comércio e Serviços de Limpeza Marítima Ltda, o que causou o derramamento de cinco litros de óleo diesel e 15 litros de lubrificante de motor, na data de 10 de junho de 2007, no estuário de Santos, no píer da Transpetro (TRF-3, 2018b).

Apesar de promover o isolamento da área com barreira de contenção e efetuar a remoção da embarcação, parte do óleo acabou atingindo o meio aquático, conforme atestado por laudo técnico ambiental emitido pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil. No âmbito da responsabilidade administrativa foi aplicada multa no valor de R\$ 1.100,00 (um mil e cem reais). O valor se justificou pela rápida atuação da empresa em resolver a situação e não ser recorrente (TRF-3, 2018b).

O Ministério Público ajuizou Ação Civil Pública contra a empresa Maranil Transportes, Comércio e Serviços de Limpeza Marítima Ltda, com o objetivo de condená-la ao pagamento de indenização no valor de R\$ 2.467.493,00 (dois milhões, quatrocentos e sessenta e sete mil, quatrocentos e noventa e três reais), com base na Proposta da CETESB, pelo derramamento de 20 litros de óleo no estuário. O juiz de Primeira Instância reconheceu o dano ambiental e arbitrou o valor da indenização em R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais) pois entendeu que a metodologia desenvolvida pela CETESB não era adequada para pequenos volumes (TRF-3, 2018b).

Ato contínuo, o Ministério público recorreu da decisão com o objetivo de aplicar os critérios de valoração da Proposta da CETESB. O TRF-3 não reconheceu a aplicabilidade dessa metodologia, porém, por maioria de votos, aumentou o valor para R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais), com base nos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade. Esse valor deveria ser

atualizado a partir do evento danoso até a data do pagamento por meio da Taxa Selic e acrescido de juros moratórios de 1% ao mês (TRF-3, 2018b).

#### *3.4 Caso 4: Ministério Público Federal x Rodrimar S/A – Transportes, Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais*

Este caso foi julgado pelo Tribunal Regional Federal da 3ª Região na Apelação Cível nº 0009548-94.2013.4.03.6104/SP, julgada em 06 de setembro de 2017 (TRF-3, 2017). O incidente ocorreu em 15 de maio de 2006 e corresponde a um derramamento causado por problema na bomba de abastecimento de um dos tanques dos geradores do terminal de cargas da empresa Rodrimar S/A – Transportes, Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais. O incidente foi noticiado às autoridades pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) que administra o Porto de Santos (TRF-3, 2017).

Os relatórios de inspeção da CODESP e da CETESB concluíram que houve um vazamento de aproximadamente 300 litros de óleo diesel, que se espalharam pelo piso de paralelepípedo, atingindo a galeria de águas pluviais e o estuário na altura do cais do Saboó, no Porto de Santos. O acidente foi agravado pelas fortes chuvas que contribuíram para dispersar as poças de óleo existentes no solo e facilitaram a dispersão do produto no mar, acarretando uma mancha de óleo nas águas do estuário de Santos (TRF-3, 2017).

A Rodrimar S/A adotou medidas de contenção para remediar o dano ambiental, afirmando ter recolhido 200 litros de resíduos oleosos por meio de mantas e granéis absorventes. Em contrapartida, a Capitania dos Portos estimou que foram removidos apenas 130 litros de óleo no pavimento e no estuário. A CETESB não constatou a presença de peixes mortos nas águas do estuário próximas ao incidente (TRF-3, 2017).

O Ministério Público Federal, com a assistência da União e do Ministério Público Estadual, ingressou com a Ação Civil Pública requerendo uma indenização no valor de US\$ 125.892,54 (cento e vinte cinco mil e oitocentos e noventa e dois dólares e cinquenta e quatro centavos) com base na Proposta da CETESB. O juízo da 3ª Vara Federal de Santos, entretanto, considerou a ação improcedente com base na prescrição, devido ao decurso temporal de 10 (dez) anos entre o ocorrido e o julgamento do caso (TRF-3, 2017).

Em contrapartida, o Ministério Público Federal apelou da decisão. O TRF-3 reconheceu a imprescritibilidade fundamentada na natureza difusa e a indisponibilidade do bem ambiental, bem como admitiu a possibilidade da reparação civil por meio da indenização, já que a recuperação específica e pontual do dano não seria mais possível. O Tribunal valorizou as ações de mitigação do dano realizadas e fixou a indenização no valor de R\$ 170.793,37 (cento e setenta mil, setecentos e noventa e três reais e trinta e sete centavos). Os juros e a correção monetária seriam calculados com base na Taxa Selic a partir da data dos fatos, observados os índices do Manual de Cálculos da Justiça Federal, enquanto a indenização deveria ser revertida ao Fundo de Defesa de Direitos Difusos (TRF-3, 2017).

### *3.5 Caso 5: Ministério Público Federal x Kristian Gerhard Jebsen Skipsredri A/S, Transchem Agência Marítima Ltda e Navegação São Miguel Ltda*

Este caso foi julgado pelo Tribunal Regional Federal da 3ª Região nos Embargos Infringentes nº 0006757-75.2001.4.03.6104/SP, em 30 de abril de 2015 (TRF-3, 2015a). No dia 04 de outubro de 2000 houve o derramamento de aproximadamente 1.000 litros de óleo combustível no Estuário de Santos, provenientes da embarcação “Penguin Arrow”, de propriedade da empresa norueguesa Kristian Gerhard Jebsen Skipsredri A/S, que era abastecida pela barcaça “Albamar”, operada pela empresa Navegação São Miguel Ltda (TRF-3, 2015a).

O comandante do navio notificou o acidente e solicitou ajuda à autoridade portuária e à polícia costeira. As empresas envolvidas rapidamente colocaram barreiras de contenção, contudo, a mancha de combustível chegou a 200 metros de extensão. A operação de retirada do óleo do mar foi concluída 24 horas após o acidente. Foram lavrados dois autos de infração pela Capitania dos Portos com aplicação de multa (responsabilização administrativa) nos valores de R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais) e R\$ 3.200,00 (três mil e duzentos reais) (TRF-3, 2015a).

O Ministério Público Federal, com a assistência do Ministério Público Estadual, ingressou com Ação Civil Pública requerendo uma indenização no valor de US\$ 1.995.262,32 (um milhão, novecentos e noventa e cinco mil, duzentos e sessenta e dois dólares e trinta e dois centavos), com base na Proposta da CETESB. A Primeira Instância fixou o valor da indenização em R\$ 40.000,00 (quarenta mil reais). O juiz reconheceu a pronta ação das empresas, não aceitou a metodologia da CETESB e entendeu que o derramamento foi de apenas 80 litros de óleo combustível, conforme exposto no comunicado da CODESP (TRF-3, 2015a).

Em contrapartida, o Ministério Público Federal apelou da sentença. O TRF-3 aumentou a indenização para R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais). O relator defendeu o pagamento de indenização no valor de R\$ 158.489,32 (cento e cinquenta e oito mil, quatrocentos e oitenta e nove reais e trinta e dois centavos), contudo, os outros desembargadores entenderam que esse valor era desproporcional. Reconheceu-se que efetivamente foram lançados 1.000 litros de óleo, porém, com as medidas de remoção, permaneceram apenas 80 litros nas águas, cuja qualidade já se apresentava em estágio avançado de degradação ambiental por conta da atividade portuária. A atualização da indenização se daria da seguinte forma: a) juros de mora de 6% (seis por cento) ao ano até dezembro de 2002; e b) juros com base na Taxa Selic a partir de janeiro de 2003 (art. 406, CC/02) (TRF-3 2015a).

### *3.6 Caso 6: Ministério Público Federal x Petrobrás Transporte S/A – Transpetro*

Este caso foi julgado pelo Tribunal Regional Federal da 3ª Região na Apelação Cível nº 0006782-42.2011.4.03.6103/SP, em 12 de novembro de 2015 (TRF-3, 2015b). O acidente ocorreu no município de São Sebastião/SP, sendo o único caso fora da área da Baixada Santista. O navio “Nordic Marita”, fretado e operado pela Transpetro, derramou 26 metros cúbicos de

petróleo Marlim 33 (MR33) no mar de São Sebastião/SP, no dia 3 de junho de 2003. O acidente foi fruto da operação do Terminal Almirante Barroso (Tebar) de uso exclusivo da Transpetro S/A e da Petrobrás S/A. Esse terminal é responsável pelo transporte do petróleo processado nas refinarias da Petrobrás de Cubatão, São José dos Campos, Paulínia e Mauá (TRF-3, 2015b).

O navio estava atracado no berço 2/Pier Sul do Terminal Aquaviário de São Sebastião/SP (TA-SSE) da Transpetro. Durante a operação de bombeando de petróleo houve uma falha no sensor de extensão do segundo estágio de um dos braços de carregamento (BC-3124), provocando o vazamento do produto no convés e, posteriormente, no mar (TRF-3, 2015b).

A Transpetro implementou seu plano de emergência e adotou medidas de contenção, contudo, as manchas de óleo se espalharam por cerca de 120 quilômetros da costa. A praia da Lagoa, em Ubatuba/SP, foi a mais atingida. O acidente lançou 26 mil litros de petróleo, segundo o relatório da Comissão Municipal de Defesa Civil de Ubatuba/SP, o laudo do Instituto de Criminalística da Secretaria de Segurança Pública, o relatório técnico da CETESB, o laudo do Instituto de Criminalística da Polícia Federal, o relatório técnico do Ibama, os documentos da Transpetro e da Fundação de Estudos e Pesquisas Aquáticas (Fundespa). A CETESB aplicou multa de 30.000 Unidades Fiscais do Estado de São Paulo (UFESP), o que equivalia à época, a aproximadamente R\$ 344.700,00 (trezentos e quarenta e quatro mil e setescentos reais), enquanto o Ibama aplicou multa de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) (TRF-3, 2015b).

O Ministério Público Federal ingressou com Ação Civil Pública contra a Transpetro, solicitando indenização para a reparação em dinheiro dos danos causados, bem como do dano moral coletivo ambiental. A ação foi redistribuída da 3ª Vara Federal de São José dos Campos/SP para a 1ª Vara Federal de Caraguatatuba/SP (TRF-3, 2015b).

O juízo de Primeira Instância julgou parcialmente procedente o pedido, e apesar de considerar as medidas de contenção realizadas pela Transpetro, determinou o dever de indenização pelos danos ambientais causados, os quais seriam fixados em liquidação de sentença, fase posterior ao trânsito em julgado da decisão. A ocorrência dos danos morais coletivos foi afastada. Com a apelação e a remessa necessária, o TRF-3 reverteu a decisão da Primeira Instância, condenando a Transpetro a pagar danos morais coletivos no valor de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais), que deverão ser reajustados a partir da data do julgamento, conforme a Resolução nº 267/CJF. A obrigação de indenizar pelos danos ambientais foi mantida. Seu cálculo será realizado na fase de liquidação de sentença com base na proposta da CETESB, com aplicação de juros de mora desde a data do evento poluidor (TRF-3, 2015b).

### *3.7 Caso 7: Ministério Público do Estado de São Paulo x Flumar Transportes de Químicos e Gases Ltda e Transchem Agência Marítima Ltda*

O TRF-3 julgou o caso em 23 de setembro de 2015 na Apelação Cível nº 0002456-80.2004.4.03.6104/SP (TRF-3, 2015c). O acidente ocorreu no dia 18 de setembro de 2003, envolvendo a embarcação de propriedade das requeridas LGP/Como Jataí, de bandeira brasileira,

operada pelas empresas Flumar Transportes de Químicos e Gases Ltda e Transchem Agência Marítima Ltda, quando atracada no Pier III do Terminal da Alemoa, no Porto de Santos/SP (TRF-3, 2015c).

A Diretoria de Portos e Costas Marinhas do Brasil determinou como causa provável do vazamento uma falha operacional na válvula de escorva, que foi mantida aberta após a partida da bomba, e a falta de monitoramento na operação de tomada de lastro. Apesar da atuação para contenção do vazamento, o comandante confirmou terem sido vertidos cerca de 10 a 15 litros de óleo nas águas do estuário (TRF-3, 2015c).

O Ministério Público Federal, em litisconsórcio com o Ministério Público Estadual, ingressou com uma Ação Civil Pública contra as empresas supracitadas com o objetivo de obter reparação do dano ambiental e o pagamento de indenização no valor de US\$ 39.810,70 (trinta e nove mil, oitocentos e dez dólares e setenta centavos), com base na Proposta da CETESB. Em sua defesa, as empresas arguíram não haver dano ambiental por conta do volume insignificante de óleo lançado e das providências tomadas.

O Juízo de Primeira Instância condenou as empresas ao pagamento de indenização no valor de R\$ 15.000,00 (quinze mil reais), a ser revertida ao Fundo para a Reconstituição de Bens Lesados (Lei nº 7.347/1985) e aplicada no restabelecimento do ecossistema aquático na área do estuário e adjacências. O Ministério Público recorreu, pleiteando o pagamento da indenização com base na proposta da CETESB (TRF-3, 2015c).

A Quarta Turma do TRF-3 deu provimento à apelação e fixou a indenização com base nos critérios adotados pela CETESB, o que resultou no importe de R\$ 158.489,32 (cento e cinquenta e oito mil, quatrocentos e oitenta e nove reais e trinta e dois centavos). Este valor deve ser acrescido de correção monetária baseada na taxa Selic e juros moratórios no patamar de 1% ao mês, a contar da data do evento danoso (TRF-3, 2015c).

#### **4 Análise da valoração das indenizações arbitradas no TRF-3 por danos ambientais ao meio aquático estuarino e marinho causados pelo despejo de óleo**

A análise da jurisprudência supracitada permite observar que a maioria dos danos causados pelo despejo de óleo no ambiente marinho na região da Baixada Santista decorre da atividade portuária na região do município de Santos/SP e envolve pequenas quantidades. O dano de maior gravidade, contudo, decorre da atividade de exploração de petróleo *offshore* que ocorreu na região de São Sebastião/SP, e se caracterizou pelo lançamento de grandes quantidades de óleo em um ecossistema preservado.

Nos casos analisados percebeu-se uma tendência do TRF-3 em reformar as sentenças de Primeira Instância no sentido de aumentar os valores indenizatórios cobrados às empresas. Essa majoração, contudo, é consideravelmente inferior ao pleiteado pelo Ministério Público, pois somente no caso 2 houve redução no valor indenizatório. O Quadro 1 mostra essa dinâmica das

indenizações, expondo a forma como se deu a valoração pelo Ministério Público e pelas Primeira e Segunda Instâncias, bem como discrimina o valor proporcional por litro derramado.

A Proposta da CETESB é o principal critério objetivo utilizado pelo Poder Judiciário no cálculo das indenizações por dano ambiental causado por óleo. O Ministério Público é o principal defensor do método da CETESB, sendo que todos os pedidos de indenização nas Ações Cíveis Públicas foram orientados por ele. E, apesar de o TRF-3 reconhecê-lo, suas decisões, de forma geral, afastaram a sua aplicabilidade por entender que os valores apurados eram desproporcionais aos danos causados.

Na Primeira e Segunda Instâncias, o Judiciário entendeu que esse método apresenta inadequações diante da forma como foram fixados os seus pesos para os critérios da sua equação-base, tendo afastado ou moderado a sua aplicação. Os juízes e desembargadores consideraram que os valores apurados fugiam da razoabilidade, principalmente no caso de pequenos derramamentos. Outro problema apontado foi a definição dos valores em dólares, o que impedia a fixação imediata da quantia a ser paga, uma vez que a volatilidade do câmbio poderia onerar demasiadamente as empresas.

Nesse sentido, o desembargador André Nabarrete Neto, relator do acórdão do caso 5, buscou adaptar o método da CETESB, criando um novo tipo de ponderação para os pesos e variáveis do estudo, de forma a adequar a indenização para pequenos acidentes. Apesar dessa iniciativa, essa ponderação foi aplicada apenas nesse caso, não sendo utilizada em outros acidentes. A proposta original baseou a tomada de decisão apenas nos casos 6 e 7. A adoção dessa metodologia no caso 7 fugiu ao padrão decisório do TRF-3, posto que em acidentes similares essa metodologia foi afastada (vide casos 1, 2 e 3), o que resultou em uma indenização superior quando comparada à arbitrada nos casos similares.

O cálculo dessas indenizações tem sido feito sem um parâmetro objetivo, inclusive poderia se questionar seu efeito prático na recuperação do dano causado ou pedagógico no sentido de estimular as empresas a adotarem processos de gestão ambiental mais rígidos. A ausência de critérios norteadores permite que se estabeleçam indenizações completamente distintas para casos similares ou proporcionalmente mais severas para os pequenos acidentes. A observação do Quadro 1 deixa clara a desproporcionalidade existente entre os valores indenizatórios cobrados e os danos gerados. Há uma proporcionalidade inversa à esperada quando se analisa a relação entre o volume derramado e o valor cobrado por litro de óleo lançado. O Tribunal penalizou de forma mais severa os acidentes de menores proporções, cuja constatação é contraditória ao interesse ambiental, pois quanto maior o volume lançado, maiores são os custos ambientais.

Cita-se, por exemplo, os casos 1, 2, 3 e 7, os quais versam sobre o derramamento de pequenas quantidades de óleo, variando entre 10 e 20 litros. Desse conjunto, o caso 3 representa o maior derramamento (20 litros), contudo, a indenização arbitrada foi a menor, considerando o valor do litro de óleo, sendo de apenas R\$ 4.000,00 (quatro mil reais). Paralelamente, os casos 1 e 2 tiveram lançamentos idênticos (10 litros), entretanto, apesar de julgados com apenas dois



meses de diferença, no caso 1 o valor arbitrado para o litro de óleo foi de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), e no caso 2 foi de R\$ 7.000,00 (sete mil reais). Em contrapartida, o caso 4 provocou um derramamento de 300 litros e o valor da indenização por litro de óleo foi de apenas R\$ 569,31 (quinhentos e sessenta e nove reais e trinta e um centavos). A discrepância entre os valores é ainda mais evidente no caso 5, em que se cobrou o irrisório valor de R\$ 80,00 (oitenta reais) pelo litro de óleo num acidente que lançou 1.000 litros de óleo no mar. Percebe-se que acidentes mais graves, como nos casos 4 e 5, tiveram, proporcionalmente, valores indenizatórios muito inferiores aos aplicados em passivos ambientais de menor monta.

Essa lógica só foi rompida no caso 6 da empresa Transpetro S/A, o qual foge ao padrão dos outros por diversos motivos: a) sua localização geográfica (o acidente ocorreu em São Sebastião/SP); b) trata-se do único acidente em que o passivo está relacionado ao transporte do petróleo como matéria prima; c) atribuiu-se indenização pelo dano moral coletivo; e d) o grande volume de óleo lançado (26.000 litros de óleo ao mar). Em virtude da extensão do dano, o TRF-3 adotou a Proposta da CETESB, bem como estabeleceu o precedente para a aplicabilidade de indenizações extrapatrimoniais de caráter ambiental.

Esse acidente foi o mais severamente punido pelo TRF-3, o que se justifica em virtude do volume lançado, das condições do ecossistema e do potencial econômico do poluidor. Além da indenização calculada com base na proposta da CETESB, o poluidor foi condenado a pagar dano moral coletivo. O valor do litro de óleo de R\$ 11,53 (onze reais e cinquenta e três centavos) para os danos extrapatrimoniais é bastante representativo, pois esse pagamento não se aplica à reparação do ambiente (que será indenizado com base na proposta da CETESB), mas, sim, para compensar a sociedade pela ofensa sofrida pela degradação de um bem que lhe pertence. Em nenhum dos outros casos se arbitrou dano moral coletivo e, por essa razão, o acórdão abriu precedente para o seu reconhecimento em situações semelhantes. Tradicionalmente, os valores do dano moral são mais baixos e faltam critérios objetivos para calculá-los.

Na apuração dos valores indenizatórios, o TRF-3 considera o fato de as empresas adotarem medidas para mitigar o dano e remover o óleo. Essa influência fica evidente no caso 2, no qual foi reduzido o valor da indenização de Primeira Instância ao invés de aumentá-lo. O principal argumento utilizado foi justamente o fato de a “empresa ré ter adotado, de imediato, medidas tendentes a reduzir o impacto causado ao meio ambiente pelo derramamento de óleo” (TRF-3, 2019, p. 3). A adoção de medidas mitigadoras é considerada em outros casos, porém, não fica clara a exata medida em que esse aspecto reduz a indenização.

Outro ponto importante é a demora no pagamento das indenizações diante do tempo processual para que ocorra o trânsito em julgado das sentenças. Ao analisar os valores das indenizações, percebe-se que elas ganham volume principalmente pela questão da atualização monetária em razão do lapso temporal entre a ocorrência do dano e o seu julgamento na Segunda Instância. O caso 1 ocorreu em 04 de agosto de 2008 e o caso 2 em 22 de outubro de 2002, porém, somente em 2018 o Tribunal decidiu a contenda, o que mostra um lapso temporal

entre 10 e 16 anos, respectivamente, para julgar uma causa simples referente ao lançamento de pequenas quantidades de óleo. A morosidade é prejudicial para a recuperação dos danos ambientais, mas, também, para as empresas, que são obrigadas a arcar com os custos da lentidão do Judiciário.

Dessa forma, a atualização monetária acaba sendo superior ao próprio valor da indenização. Apesar disso, nos casos analisados, mesmo com a incidência da correção monetária e dos juros, os valores indenizatórios são inferiores aos pretendidos pelo Ministério Público, portanto, a empresa não tem incentivo em firmar um termo de ajustamento de conduta com o Ministério Público. O fato demonstra a morosidade do processo de responsabilização ambiental civil das empresas. Passivos ambientais de baixa complexidade podem levar mais de uma década para terem uma decisão final, sendo que em muitos casos a Segunda Instância não encerra o processo, já que as partes ainda tentam o terceiro grau de jurisdição junto ao Superior Tribunal de Justiça e o Supremo Tribunal de Justiça.

Quadro 1. Valores indenizatórios atribuídos pelo dano ambiental causado pelo despejo de óleo na jurisprudência do TRF-3

Caso	Local e data do fato	Atividade do poluidor	Vol. de óleo (Ls)	Indenização pleiteada na ACP	Valor do litro/óleo na ACP	Valor julgado na 1ª Instância	Valor do litro/óleo na 1ª Instância	Data do julgamento no TRF-3	Valor da indenização no TRF-3	Valor do litro/óleo no TRF-3
1	Santos 04/08/2008	Serviço de abastecimento náutico, Terminal e Transportes Marítimos	10	US\$ 316.227,76	US\$ 31.622,77	R\$ 40.000,00	R\$ 4.000,00	18/04/2018	R\$ 100.000,00	R\$ 10.000,00
2	Santos 22/10/2002	Transportes terrestres e Terminal Marítimo	10	US\$ 354.813,00	US\$ 35.481,30	R\$ 100.000,00	R\$ 10.000,00	07/02/2018	R\$ 70.000,00	R\$ 7.000,00
3	Santos 10/06/2007	Transportes Marítimos e serviços de limpeza marítima	20	R\$ 2.467.493,00	R\$ 123.374,65	R\$ 40.000,00	R\$ 2.000,00	22/11/2017	R\$ 80.000,00	R\$ 4.000,00
4	Santos 15/05/2006	Terminal Marítimo	300	R\$ 284.655,62	R\$ 948,85	R\$ 0,00 (prescrição)	R\$ 0,00	06/09/2017	R\$ 170.793,37	R\$ 569,31
5	Santos 04/10/2000	Serviços de abastecimento náutico e Transportes Marítimos	1.000	US\$ 1.995.262,32	US\$ 1.995,26	R\$ 40.000,00	R\$ 4,00	07/05/2015	R\$ 80.000,00	R\$ 80,00
6	São Sebastião 03/06/2003	Petrolífera (extração de petróleo)	26.000	Valor CETESB a ser liquidado e dano moral	Não informado	Dano moral R\$ 0,00 + Proposta CETESB	Não informado	12/11/2005	Dano moral R\$300.000,00 Proposta CETESB	R\$ 11,53
7	Santos 18/09/2003	Transportes Marítimos	15	US\$ 39.810,70	US\$ 2.654,05	R\$ 15.000,00	R\$ 1.000,00	23/11/2015	R\$ 158.489,32	R\$ 10.565,95

## 5 Considerações finais

A maioria dos processos que envolvem danos ambientais causados pela navegação por lançamento de óleo no meio marinho está relacionada a pequenos volumes, sendo que faltam critérios objetivos para a valoração do dano ambiental pela jurisprudência. O arbitramento das indenizações por danos ambientais causados por petróleo ou seus derivados possui um critério técnico que consta na Proposta de Critério para Valoração Monetária de Danos Causados por Derrames de Petróleo ou de seus Derivados no Ambiente Marinho, elaborada pela CETESB. Essa metodologia de valoração, contudo, foi utilizada de forma excepcional pelo TRF-3, apesar de balizar os pleitos indenizatórios das ações civis públicas propostas pelo Ministério Público. O afastamento desse critério técnico pelo TRF-3 parece acertado, pois realmente os valores arbitrados se mostram demasiadamente altos no caso de pequenos derramamentos.

A análise da jurisprudência demonstra alto grau de discricionariedade na valoração das indenizações, principalmente quando se verifica o valor atribuído por litro de óleo derramado. Em muitos casos pode-se afirmar que o arbitramento dos valores é injusto e desproporcional, pois derramamentos similares apresentam distintos valores por litro ou pequenos derramamentos são penalizados com valores proporcionalmente superiores aos maiores. Nos casos estudados verificou-se que há relação inversamente proporcional entre a quantidade de litros derramados no mar e o valor da indenização por litro derramado, ou seja, em que pese o maior derramamento ser mais nocivo ao meio ambiente, a indenização por litro de óleo lançado é menor.

O TRF-3 tem tendência em aumentar os valores indenizatórios arbitrados na Primeira Instância, entretanto, eles ainda são consideravelmente inferiores aos pleiteados pelo Ministério Público. Em muitos casos, o valor da atualização monetária supera a indenização em virtude da morosidade do Judiciário em definir a responsabilidade ambiental civil, o que é prejudicial para o meio ambiente e para a empresa. Considerando, porém, a discrepância entre o que é pedido pelo Ministério Público na Ação Civil Pública e a decisão final do TRF-3, para a empresa compensa esperar o final do processo, mesmo que isso não represente a melhor conduta para o meio ambiente.

Por fim, conclui-se que embora o Poder Judiciário possa agir de forma discricionária ao determinar o valor das indenizações, a segurança ambiental e jurídica exige a busca de critérios objetivos e coerência interna na determinação desses valores. A definição de parâmetros objetivos ajudaria a promover maior celeridade aos processos e equidade, o que seria benéfico para o meio ambiente, a sociedade e as empresas.

## Referências

ALDERSON, David L.; FUNK, Daniel; GERA, Ralucca. Analysis of the global maritime transportation system as a layered network. *Journal of Transportation*

*Security*, Switzerland, v.1, p.1-35, nov. 2019. Disponível em: <https://link.springer.com/article/10.1007/s12198-019-00204-z>. Acesso em: 16 set. 2020.

ANTAC. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. *Paranorama Aquaviário*. Brasília: Antac, v. VI, 2011. Disponível em: <http://bibspi.planejamento.gov.br/handle/iditem/233>. Acesso em: 12 maio 2018.

ANTUNES, Paulo Bessa. *Direito Ambiental*. 12. ed., amplamente reformulada. Rio de Janeiro: Lúmen Juris, 2010.

BOLLMANN, Vilian. Aspectos da competência da Justiça Federal no Direito Ambiental. A intervenção do Ministério Público Federal ou do Ibama. *Jus Navigandi*. Teresina, ano 12, n. 1829, 4 jul. 2008. Disponível em: <http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=11424>. Acesso em: 06 dez. 2017.

BRASIL. *Decreto Federal nº 79.437, de 28 de março de 1977*. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1969. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1970-1979/D79437.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/D79437.htm). Acesso em: 23 jul. 2019.

BRASIL. *Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981*. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm). Acesso em: 23 jul. 2019.

BRASIL. *Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985*. Disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio-ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO) e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7347orig.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7347orig.htm). Acesso em: 23 jul. 2019.

BRASIL. *Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000*. Dispõe 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 e dá outras providências. Disponível em: [https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=150248](https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=150248). Acesso em: 23 jul. 2019.

BRASIL. *Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002*. Institui o Código Civil. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/L10406compilada.htm#:~:text=LEI%20N%20o%2010.406%2C%20DE%2010%20DE%20JANEIRO%20DE%202002&text=Institui%20o%20C%C3%B3digo%20Civil.&text=Art.,e%20deveres%20na%20ordem%20civil](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406compilada.htm#:~:text=LEI%20N%20o%2010.406%2C%20DE%2010%20DE%20JANEIRO%20DE%202002&text=Institui%20o%20C%C3%B3digo%20Civil.&text=Art.,e%20deveres%20na%20ordem%20civil). Acesso em: 23 jul. 2019.

CETESB. Companhia Ambiental do Estado de São Paulo. *Proposta de Critério para Valoração Monetária de Danos Causados por Derrames de Petróleo ou de seus Derivados no Ambiente Marinho*. São Paulo: CETESB, 1992. Disponível em: <https://inis.iaea.org/>

collection/NCLCollectionStore/\_Public/27/022/27022108.pdf. Acesso em: 06 dez. 2018.

CODESP. Companhia Docas do Estado de São Paulo. *Mensário Estatístico*. 2019. Disponível em: [http://intranet.portodesantos.com.br/docs\\_codesp/doc\\_codesp\\_pdf\\_site.asp?id=125276](http://intranet.portodesantos.com.br/docs_codesp/doc_codesp_pdf_site.asp?id=125276). Acesso em: 15 fev. 2019.

GRANZIERA, Maria Luiza Machado. *Direito Ambiental*. 2. ed. rev. e atual. São Paulo: Atlas, 2011.

LEITE, Flávia Dinelli Pontes; ALMEIDA, Josimar Ribeiro. Valoração econômica do recurso e do dano ambiental aplicada à quantificação do débito imputado pelo Tribunal de Contas da União. *Revista do TCU*. Brasília, v. 35, n. 105, jul./set. 2005, p. 77-90.

LEITE, José Rubens Morato; AYALA, Patryck de Araújo. Estado de Direito Ambiental e sensibilidade ecológica: os novos desafios à proteção da natureza em um Direito Ambiental de Segunda Geração. In: WOLKMER, Antônio Carlos; LEITE, José Rubens Morato (Orgs.). *Os novos direitos no Brasil*. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

MAY, Peter H.; VEIGA NETO, Fernando C.; POZO, Osmar V. Chévez. *Valoração Econômica da Biodiversidade: estudos de caso no Brasil*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente. Secretaria de Biodiversidade e Florestas, Probio, 2000. Disponível em: <http://www.bibliotecaflorestal.ufv.br/handle/123456789/4140>. Acesso em: 26 fev. 2019.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano; OLIVEIRA, Rosana dos Santos. O caso do Exxon Valdez. In: BENJAMIN, Antonio Herman; LEITE, José Rubens Morato (Orgs.). *Anais*. 20º Congresso de Direito Ambiental Brasileiro. 10º Congresso de Estudantes de Direito Ambiental. Ambiente, sociedade e consumo sustentável. 10. ed. São Paulo: Instituto O Direito por um Planeta Verde, 2015, v. 2, p. 539-558.

MILARÉ, Édis. *Direito do Ambiente*. 8. ed. rev. atual. ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.

MOTTA, Ronaldo Seroa da. *Manual para Valoração Econômica de Recursos Ambientais*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal, 1998.

OLIVEIRA, Rosana dos Santos. *A Teoria do Risco Integral e a Responsabilidade Civil Ambiental*. Belo Horizonte: Arraes, 2019.

POFFO, Iris Regina Fernandes. *Gerenciamento de Riscos Socioambientais no Complexo Portuário de Santos na Ótica Ecológica*. 2007. Tese (Doutorado em Ciência Ambiental) –Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

PRATES, Ana Paula Leite; GONÇALVES, Marco Antonio; ROSA, Marcos Reis. *Panorama da Conservação dos Ecossistemas Costeiros e Marinheiros no Brasil*. Brasília: MMA, 2012.

RICHARDSON, Roberto J. *Pesquisa social: métodos e técnicas*. São Paulo: Atlas, 1999.

SILVA, José Afonso. *Direito Constitucional Ambiental*. 4. ed. São Paulo: Malheiros, 2002.

STJ. Superior Tribunal de Justiça. *Recurso Especial nº 1.120.117/AC*. 2ª Turma. Relator: Min. Eliana Calmon. Julgado em: 10 nov. 2009. Disponível em: [www.stj.jus.br](http://www.stj.jus.br). Acesso em: 25 fev. 2014.

STJ. Superior Tribunal de Justiça. *Recurso Especial nº 1.269.494/MG*. Relator: Min. Eliana Calmon. Julgado em: 24 set. 2013. Disponível em: [www.stj.jus.br](http://www.stj.jus.br). Acesso em: 25 fev. 2014.

STJ. Superior Tribunal de Justiça. *Jurisprudência em Teses*. Brasília: STJ, n. 30, 18 mar. 2015. Disponível em: <https://scon.stj.jus.br/SCON/jt/toc.jsp>. Acesso em: 11 fev. 2019.

TRF-3. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. *Embargos Infringentes nº 0006757-75.2001.4.03.6104/SP*. Quarta Turma. Relator: Des. Fed. Andre Nabarrete. São Paulo, 07 jun. 2015. Data de publicação: 24 jun. 2015a. Disponível em: <http://web.trf3.jus.br/acordaos/Acordao/BuscarDocumentoGedpro/6768572>. Acesso em: 9 jul. 2018.

TRF-3. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. *Apelação Cível nº 0006782-42.2011.4.03.6103/SP*. Sexta Turma. Relator: Des. Fed. Johonsom di Salvo. São Paulo, 12 nov. 2015. Data de publicação: 23 nov. 2015b. Disponível em: <http://web.trf3.jus.br/acordaos/Acordao/BuscarDocumentoGedpro/4729558>. Acesso em: 9 jul. 2018.

TRF-3. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. *Apelação Cível nº 0002456-80.2004.4.03.6104/SP*. Quarta Turma. Relator: Des. Fed. Andre Nabarrete. São Paulo, 23 set. 2015. Data de publicação: 06 out. 2015c. Disponível em: <http://web.trf3.jus.br/acordaos/Acordao/BuscarDocumentoGedpro/4696277>. Acesso em: 9 jul. 2018.

TRF-3. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. *Apelação Cível nº 0009548-94.2013.4.03.6104/SP*. Terceira Turma. Relator: Des. Fed. Marcelo Saraiva. São Paulo, 06 nov. 2017. Data de publicação: 13 set. 2017. Disponível em: <http://web.trf3.jus.br/acordaos/Acordao/BuscarDocumentoGedpro/5822215>. Acesso em: 9 jul. 2018.

TRF-3. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. *Apelação Cível nº 0008783-02.2008.4.03.6104/SP*. Terceira Turma. Relator: Des. Fed. Antonio Cedenho. São Paulo, 18 abr. 2018. Data de publicação: 25 abr. 2018a. Disponível em: <http://web.trf3.jus.br/acordaos/Acordao/BuscarDocumentoGedpro/6768572>. Acesso em: 9 jul. 2018.

TRF-3. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. *Apelação Cível nº 0004742-21.2010.4.03.6104/SP*. Quarta Turma. Relator: Des. Fed. Marcelo Saraiva. São Paulo, 22 nov. 2017. Data de publicação: 09 fev. 2018b. Disponível em: <http://web.trf3.jus.br/acordaos/Acordao/BuscarDocumentoGedpro/5441367>. Acesso em: 9 jul. 2019.

TRF-3. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. *Apelação Cível nº 0001913-38.2008.4.03.6104/SP*. Terceira Turma. Relator: Des. Fed. Antonio Cedenho. São Paulo, 07 fev. 2018. Data de publicação: 19 fev. 2019. Disponível em: <http://web.trf3.jus.br/acordaos/Acordao/BuscarDocumentoGedpro/6573563>. Acesso em: 9 jul. 2019.