

a) Com fulcro na parte final do art. 3.º c/c art. 11 da Lei n.º 7.347/85, se digne impor às Rés o cumprimento de obrigação de fazer, consistente em promoverem imediatamente o transbordo de toda a carga do navio MINERAL STAR (carvão e óleos diversos), para outro navio, em total segurança, sob pena de incidência diária da multa de Cr\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de cruzeiros) já cominada nos autos da ação cautelar inominada n.º 3.291/90, em caso de descumprimento;

b) Sucessivamente (art. 289, CPC), para o caso de má execução da obrigação de fazer (p. ex., derramamento parcial de óleo) ou na hipótese do seu acolhimento não mais ser possível (p. ex., o navio se partir, adernar, incendiar, emborcar ou mesmo afundar), se digne V. EX.ª condenar as Rés, solidariamente, ao pagamento da importância necessária (Lei n.º 7.347/85, art. 3.º) à mais abrangente e completa operação de recuperação das áreas degradadas e poluídas pelo MINERAL STAR, pelo tempo que for necessário, incluindo o salvamento das aves e animais, com a contratação de barcos, lanchas e máquinas que se fizerem úteis, técnicos em questões ambientais, laboratórios, material de limpeza apropriado, mergulhadores, pessoal embarcado, sondas, etc., como se apurar em liquidação de sentença;

c) A citação das Rés, nos endereços já declarados, a primeira por carta rogatória (arts. 201 e 210, CPC), a segunda pelo **correio** (arts. 221, I, e 222), **comerciante que é**, para, querendo, virem responder aos termos desta ação no prazo da lei, prosseguindo-se até final sentença que, julgando procedentes os pedidos, aqui e nas cautelares, se confia confirmar as medidas liminarmente deferidas, e dará pela manutenção da obrigação de remover toda a carga e óleo para evitar o dano ao meio ambiente, ou da multa diária cominada para o caso de descumprimento, ou, na impossibilidade de acolher o primeiro dos pedidos, condenará as Rés, solidariamente, ao pagamento da importância necessária e suficiente à completa recuperação do meio ambiente e dos ecossistemas atingidos, como vier a se apurar em liquidação de sentença, a tudo acrescentando-se os consectários legais, i. é., juros, custas e honorários de 20%, e mantida, de resto, a indisponibilidade que grava o seguro do MINERAL STAR, para garantia da futura execução.

26. Protesta-se pela produção de provas documental complementar, testemunhal, depoimento pessoal e pericial.

27. Dá-se à causa o valor de Cr\$10.000.000,00, ao tempo em que se informa que os Procuradores signatários receberão intimações à Rua Dom Manuel n.º 25, na cidade do Rio de Janeiro.

Nestes Termos,
Pede Deferimento.

Mangaratiba, 21 de junho de 1990.

RAPHAEL CARNEIRO DA ROCHA FILHO
Procurador do Estado

JOSÉ ALBERTO KEDE
Procurador do Estado

COMENTÁRIO

O CASO "MINERAL STAR"

Na noite de 19 de abril de 1990, quando se encontrava a cerca de 3 milhas náuticas da Baía de Sepetiba, no litoral Sul do Estado do Rio de Janeiro, o graneleiro de bandeira cipriota MINERAL STAR, 235 metros de comprimento e 80.000 DWT (tonelagem de deslocamento), sob iminente risco de naufrágio, emitiu insistentes sinais de SOS pelo rádio de bordo. Em resposta aos pedidos de socorro largaram amarras 3 rebocadores que conseguiram recolher com vida toda a tripulação, bem assim evitar o afundamento do navio, trazendo-o para dentro da Baía e o fazendo encalhar, de proa, em banco de areia, a uma profundidade de 13 metros.

O graneleiro carregava 67.000 toneladas de carvão mineral e 1.418 toneladas de óleo combustível e assim ficou encalhado, próximo à Ponta dos Castelhanus, na Ilha Grande, com dois rombos na proa, um de cada lado, de 40 e 60m². Os porões 1 e 2 foram completamente alagados e a casa de máquinas inundada. Sem energia a bordo a tripulação deixou a embarcação, inclusive o Capitão.

À primeira vista, tinha-se ali apenas mais um desses acidentes que vez por outra atingem a navegação. O mar teria abatido outro desses engenhos que o homem teima em pôr a boiar por sobre os oceanos. Logo se descobriria, porém, que os fatos eram, em verdade, outros. É começaria então um dos casos mais interessantes em que a Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro teve oportunidade de atuar.

O MINERAL STAR, contando já 17 anos de construído, fora atingido, em pleno Atlântico, por um tufão, quase indo a pique. Contudo, logrou-se safar-se navegando e, embora seriamente avariado (os tais rombos na proa), conseguiu alcançar a costa brasileira, nas imediações de Fortaleza, Ceará. Obteve reboque e assim foi ter àquela porto. Mas lá não permaneceu, como deveria, para sofrer os reparos necessários. Optaram os seus responsáveis por fazê-lo novamente ao mar, mesmo avariado, rumo à Baía da Ilha Grande, a fim de fazer a descarga no Porto de Sépetiba, o seu porto destino. Assim procedeu-se. O navio, com a tripulação original adrede substituída, desceu a costa brasileira, rebocado pela popa, a aproximadamente 35 milhas da costa. Passou por diversos portos, dentre os quais o de Vitória, no Espírito Santo, onde inclusive atracou e descarregou pequena parte do carvão. Sempre avariado, sem qualquer reparo, prosseguiu na sua perigosa viagem. Até que naquela meia-noite de 19 de abril o perigo, prenúncio de um mal, concretizou-se: por muito pouco o MINERAL STAR não naufragou, provocando uma tragédia.

Como visto, em face do dramático desfecho da viagem, a opção dos armadores do navio, sobre temerária, revelou-se afinal injustificável.

Voltando à Ponta dos Castelhanus, lá jazia a enorme embarcação, encaçada e abandonada à própria sorte. A posição em que se encontrava era extremamente precária. Tinha a proa assentada sobre o banco de areia até a altura do porão n.º 3 (são 9 os seus porões), mas a sua popa achava-se livre, o que, fazendo com que a estrutura sofresse pressão à ré, poderia ocasionar a quebra do casco. Ademais, constatou-se — e isto foi confirmado depois pelo imediato, Sr. CRISTO SPYRIS, em depoimento — que o navio girava em torno da própria proa cerca de 30° a 35° por dia, o que aumentava em muito o perigo de que a nave viesse a se partir.

Cabia, portanto, considerar gravemente a situação. Com efeito, em se verificando o afundamento do navio ou o rompimento do casco, ter-se-ia um acidente ecológico de enormes proporções. A Baía de Sepetiba, **área de relevante interesse ecológico**, e o seu ecossistema, **bem público de uso comum do povo**, seriam violentamente agredidos pelo óleo combustível e pelo carvão. A irreparabilidade do dano ambiental poderia ser a terrível resultante.

O carvão mineral é, notoriamente, substância altamente tóxica. Tenha-se presente o caso, sempre lembrado, das jazidas de carvão exploradas a céu aberto. Esgotado o aproveitamento da jazida e abandonada a área, nada, absolutamente nada, ali floresce. Vindo as chuvas, o carvão escorre e vai ter aos rios da região, envenenando-os e causando a morte das formas de vida ali encontradas.

Quanto ao óleo, todos ainda guardam na memória as cenas trágicas do recente derramamento provocado pelo navio EXXON VALDEZ, no Alasca. Uma gigantesca mancha de óleo cobriu milhares de praias, enseadas, pontas e penínsulas. Em que pese o trabalho levado a cabo por milhares de homens, centenas de embarcações e de máquinas, dezenas de milhares de peixes, aves e mamíferos perderam a vida. O ecossistema da região levará incontáveis anos até se recuperar da agressão. As condenações impostas foram de milhões de dólares.

Mais recentemente, no Golfo do México, o superpetroleiro "MEGA BORG" causou pânico, ao incendiar-se carregado com 148 milhões de litros de óleo. Em que pese os esforços empregados, parte do óleo foi dar a o mar, poluindo-o inexoravelmente.

A **Baía de Sepetiba** abriga um patrimônio ambiental de rara riqueza — mesmo em termos mundiais. A par da sua extraordinária beleza, internacionalmente proclamada, formas de vida as mais variadas, ao milhares, ali florescem. Os manguezais, verdadeiros berços de vida, estão lá por toda parte.

Tamanho é a sua importância que foi declarada, expressamente, **área de relevante interesse ecológico**, sujeita qualquer forma de sua utilização à obrigatória preservação dos seus atributos essenciais (Constituição do Estado do Rio de Janeiro, art. 266, VI).

Aliás, igual relevância foi conferida pelo Constituinte estadual à Ilha Grande (art. 266, IV) e à Zona Costeira (art. 266, II).

A propósito, é preciso não perder de vista que o meio ambiente é, já hoje, **bem de uso comum do povo**, por força de expresso mandamento constitucional (Constituição da República, art. 225; Constituição estadual, art. 258); e que **a defesa desse bem de uso comum do povo é dever** do Poder Público (Constituição Federal, art. 225; Constituição Estadual, art. 258), sendo da **competência comum** da União, dos Estados e dos Municípios **protegê-lo e combater** a poluição em qualquer das suas formas (Constituição Federal, art. 23, VI).

Pois bem: tendo em vista o risco iminente, a Secretaria de Estado de Meio Ambiente procurou, pelos meios ao seu alcance, fazê-lo cessar. Equipes foram despachadas para o local, vistorias e inspeções foram feitas, ordenou-se a imediata remoção do carvão e do óleo, autuações e intimações foram lavradas, o próprio Sr. Secretário fez gestões junto aos responsáveis pela embarcação, etc. Nada obteve resultado, sendo flagrante o descaso que prestaram ao grave problema.

Esgotada a via administrativa, o caso veio ter a esta Procuradoria Geral, que, examinando-o, apontou de logo o caminho a trilhar: impunha-se pedir ao Poder Judiciário que pusesse termo à inaceitável atitude dos responsáveis pelo navio, os quais, evidentemente, não se comoviam em face da ameaça a bem público de uso comum do povo.

Por isso, em 22 de maio de 1990, através de procedimento cautelar preparatório, o ESTADO DO RIO DE JANEIRO requereu, com base no art. 4.º da Lei Federal n.º 7.347, de 24/07/1985, c/c o art. 798 do Código de Processo Civil, que se deferisse, liminarmente, um provimento cautelar, ordenando aos armadores e aos seus agentes no porto que promovessem imediatamente o transbordo de toda a carga do MINERAL STAR para outro navio, em segurança, sob pena de cominação de multa diária, para cada uma, de Cr\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de cruzeiros), em caso de descumprimento.

Cuidava-se, ali, de medida preventiva, prevista na Lei da Ação Civil Pública (Lei n.º 7.347/85), tendo objeto próprio e específico: evitar o dano ambiental, se possível.

A liminar foi concedida, nos termos em que pedida, pelo Dr. MARCO ANTONIO IBRAHIM, ilustre Juiz de Direito da Comarca de Mangaratiba, onde aforada a demanda.

Não obstante, a incrível inércia dos responsáveis pelo MINERAL STAR, o abandono a que relegaram a embarcação, encaçada e sob seríssimo risco de se partir, perdendo-se, pois, estava a indicar o que eles, em verdade, poderiam estar almejando: **o recebimento do seguro**.

Com efeito, a apólice do navio tem o seu valor fixado em US\$ 10,000,000.00 (dez milhões de dólares). Já as operações de remo-

ção de sua carga e o seu subsequente desencaixe montariam a cerca de US\$ 1,500,000.00 (hum milhão e quinhentos mil dólares). Parecia assim evidente que abandonar o navio à sua própria sorte, recebendo o seguro, seria melhor negócio do que empreender tempo, energia e dinheiro na tentativa de salvá-lo. Para viabilizar a funesta opção, sempre se poderia encontrar um meio — por exemplo, o **abandono sub-rogatório** de que cuida o art. 757 do Código Comercial.

Portanto, urgia ainda impedir que o seguro do MINERAL STAR, de altíssimo valor, pudesse preferir ao meio ambiente, ao verdadeiro santuário ecológico que ainda é — e precisa continuar a ser, a todo custo — a Baía de Sepetiba.

Isto considerado, o ESTADO fez distribuir juntamente com a primeira ação cautelar uma segunda, atípica, em que pedia, em caráter liminar, a “proibição de dispor” do seguro que cobre o MINERAL STAR.

Buscava-se com esta ação garantir **resultado útil** para a ação principal, a ação civil pública, e as elevadas condenações que dela certamente adviriam.

A liminar foi concedida também e, em procedimento expedido, dela foram imediatamente científicadas, via telex, as seguradoras estrangeiras líderes do *pool*, sediadas na Noruega, França e nos Estados Unidos da América — registre-se, aliás, que a descoberta dos nomes dessas seguradoras constituiu-se em verdadeiro trabalho de garimpagem, no qual a Procuradoria acionou todos os seus contatos no exterior, públicos e privados, bem assim as representações diplomáticas brasileiras, o IRB, o LLOYD'S, chegando, por fim, até ao P & Y — *The Standard Steamship Owners Protection and Indemnity Association (BERMUDAS) Limited*, o “Clube” dos armadores de navios, que congrega enormes recursos para forrá-los dos danos eventualmente causados pelas suas atividades.

Paralelamente, a Procuradoria Geral do Estado, atendendo a expressa determinação do Governador MOREIRA FRANCO, oficiou ao Ministério Público estadual, para o aferimento da eventual repercussão da questão na esfera criminal, e, sendo o caso, o enquadramento dos responsáveis pelos ilícitos noticiados, recomendando, inclusive, a adoção dos procedimentos preventivos tendentes a garantir a eficaz aplicação da lei penal brasileira.

O Promotor de Justiça de Mangaratiba, examinando a espécie, entendeu de oferecer denúncia contra o Comandante do MINERAL STAR, pela prática dos delitos previstos no art. 15, § 1.º, II, da Lei n.º 6.938/81, com a redação que lhe deu a Lei n.º 7804/89 (exposição da ecologia a perigo) e no art. 261, *caput*, e § 1.º do Código Penal (atentado contra a segurança de transporte marítimo). Ademais, requereu S. Ex.^a a prisão preventiva do Capitão.

Recebida a denúncia pelo MM. Juiz e decretada a prisão preventiva do Comandante, logo impetrou-se *habeas corpus* em seu favor. A ordem foi denegada quer pelo Egrégio Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro como pelo Colendo Superior Tribunal de Justiça.

No prazo legal, ajuizou-se ação civil pública em face da armadora e seu agente marítimo, pedindo o ESTADO, com fulcro na parte final do art. 3.º c/c o art. 11 da Lei n.º 7.347/85, a imposição às rés do cumprimento de obrigação de fazer (o transbordo de toda a carga para outro navio), sob pena de multa diária e, sucessivamente, para o caso de má execução da obrigação de fazer, ou na hipótese de impossibilidade prática superveniente do seu acolhimento, a condenação solidária das rés à completa e total reparação das áreas degradadas e poluídas.

Preso o seu Capitão, vergada sob o peso da multa cominada, de 5 milhões, correndo dia após dia, e impossibilitada de lançar mão do seguro, a sociedade armadora pôs-se, então, a cuidar do seu navio — e, por extensão, do meio ambiente.

Assim é que, em 04 de junho de 1990, a armadora, com a interveniência do P & Y, firmou contrato com a VEROLME Estaleiros para a execução de reparos provisórios no MINERAL STAR, com vistas a possibilitar a remoção do mesmo para local seguro. Ainda no local do encalhe, iniciaram-se os trabalhos de reparo, findos os quais e esgotada parte da água do mar que inundava os porões 1 e 2, o navio foi posto novamente a flutuar com o auxílio de inúmeros rebocadores. Levado para a Baía de Jacuacanga, onde sediada a VEROLME, novos e mais completos reparos foram levados a cabo no navio, aprontando-se-o para o reboque até o Terminal de Sepetiba, seu porto de destino. Apesar da insensibilidade de certas autoridades portuárias, o navio pôde enfim ser descarregado — em cumprimento de ordem judicial, dada a resistência da autoridade portuária — no último decêndio do mês de dezembro de 1990.

Já safo da sua carga, o MINERAL STAR foi rebocado de volta para o Estaleiro VEROLME, a fim de sofrer reforma em sua proa para que possa ver-se apto a navegar novamente.

Ainda com óleo em seus reservatórios, mas já quase que completamente recuperada a embarcação, deixou ela de oferecer qualquer perigo aos preciosos ecossistemas encerrados na Baía de Sepetiba.

Com tais ações — todas, assinala-se, absolutamente pioneiras no País — a Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro pôde emprestar sua decisiva contribuição para a proteção do meio ambiente, cumprindo, assim, o dever constitucional imposto, em boa hora, ao Poder Público.

Não se poderia deixar de mencionar que para o êxito alcan-

çado foi de capital importância o perfeito entrosamento verificado, no caso, entre o Executivo (Procuradoria Geral do Estado), o Judiciário e o Ministério Público, todos agindo com extremas determinação e velocidade na defesa do meio ambiente, bem público de uso comum do povo, cuja tutela há de ser perseguida incessantemente, em prol das "presentes e futuras gerações" (C.F., art. 225).

Raphael Carneiro da Rocha Filho
Procurador do Estado

Conflito de Competência n.º 1.250

Competência do Juízo Criminal para apreciar Embargos de Terceiro oferecidos contra seqüestro de bens adquiridos com o produto de crime, para assegurar as obrigações civis derivadas da prática de delitos. Ministério Público como substituto processual. Falta de interesse do Estado do Rio de Janeiro.

1. Petição do Procurador José Eduardo Barbosa Santos Neves
2. Parecer do Ministério Público
3. Acórdão da 7a. Câmara Cível do Tribunal de Justiça