



AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 2008.61.17.001854-4

REQUERENTES : MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

: MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

REQUERIDOS : EMPRESA PAULISTA DE NAVEGAÇÃO

: DNP INDÚSTRIA E NAVEGAÇÃO LTDA

: CARAMURU ALIMENTOS S/A

: UNIÃO FEDERAL

SENTENÇA TIPO A

Vistos,

Trata-se de ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público Federal e Ministério Público do Trabalho em face de Empresa Paulista de Navegação, DNP Indústria e Navegação Ltda., Caramuru Alimentos S/A e União Federal, objetivando:

a) que as empresas rés sejam condenadas em obrigação de não-fazer, proibindo-se as embarcações ou comboios de sua propriedade ou em uso por elas de efetuarem as transposições das pontes, eclusas, canais, bem como demais trechos navegáveis da Hidrovia Tietê-Paraná, sem a realização dos desmembramentos, nos termos do artigo 39 e parágrafo único, das "Normas de Tráfego nas Eclusas da Hidrovia Tietê-Paraná e seus Canais", e seus Anexos I e XVIII, além dos demais dispositivos e Anexos dessas Normas, da LESTA, do RLESTA, das NORMAM, e de outras normas jurídicas da autoridade marítima atinentes à segurança do tráfego aquaviário, bem como eventuais alterações, sob pena do pagamento de multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) por cada transposição indevida, a ser revertida ao Fundo previsto na LACP, sem prejuízo de possível caracterização de crime de desobediência e das sanções administrativas cabíveis;

b) que a União, através do órgão da Marinha que exerça a jurisdição na Hidrovia, seja condenada em obrigação de fazer, ou seja, que seja determinada a adoção da Lei nº 9.605/98 para a aplicação das penalidades administrativas, todas as vezes que houver infrações às normas do tráfego aquaviário que impliquem risco ao meio ambiente, a exemplo da ausência de desmembramentos nos termos do item anterior, sem prejuízo da aplicação da LESTA e seu Regulamento. Em caso de aplicação de penalidades da



mesma espécie, previstas em ambas as leis referidas, que seja condenada a aplicar a legislação que se afigure mais benéfica ao meio ambiente. Desse modo, em caso de aplicação da pena de multa, que seja esta aplicada nos moldes previstos na Lei n.º 9.605/98, determinado-se, ainda que, no caso de não haver o pagamento da penalidade pecuniária, não seja expedido o passe de saída da embarcação infratora;

c) caso seja aplicada a penalidade de multa com base na ausência dos desmembramentos previstos no item "a", que, como visto, deverá se dar nos moldes da Lei n.º 9.605/98, e, em se tratando da referida infração perpetrada pelas empresas rés, que seja a União condenada a aplicar a multa independentemente do previsto no inciso I, do § 3º, do artigo 72, da Lei n.º 9.605/98, uma vez que, pelo que visto, são contumazes em tais práticas;

d) seja o órgão da Marinha com jurisdição na Hidrovia condenado a noticiar qualquer infração aos termos do item "a" ao Juízo, para a adoção das medidas pertinentes, bem como, em caso de lavratura de auto de infração por descumprimento à LEST A, que comunique à ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários para que esta, se for o caso, dê início à eventual processo de cancelamento da autorização;

e) para o caso de descumprimento dos itens "b", "c" e "d", requerem a fixação de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) para cada eventual conduta omissiva".

Sustentam os requerentes, em síntese, que: a) as empresas requeridas atuam no ramo de transporte aquaviário e, nesta qualidade, utilizam a Hidrovia Tietê-Paraná; b) estas empresas não obedecem às normas de tráfego da hidrovia, realizando as transposições sob a ponte da rodovia SP-191, rio Tietê, e no Canal de Igarapu do Tietê e respectiva ponte, sem efetuar os desmembramentos previstos na legislação pertinente (Lei nº 9.537/97 - LESTA, Decreto nº 2.596/98 - RLESTA, Normas da Autoridade Marítima para Atividade de Inspeção Naval e Normas de Tráfego nas Eclusas da Hidrovia Tietê-Paraná e seus Canais), o que tem colocado em risco a segurança das pessoas que fazem uso da rodovia sobre a ponte, o patrimônio público, o meio ambiente, bem como a vida dos empregados das embarcações; c) tais condutas já provocaram acidentes na hidrovia, inclusive com a morte de um marinheiro; d) as condutas provocam dano ao meio ambiente do trabalho, na medida em que submete a risco os trabalhadores das embarcações; e) o não desmembramento dos comboios, quando necessário, é considerado infração ambiental, prevista na Lei nº 9.605/98, atraindo a incidência das



penalidades previstas em seu art. 72, que devem ser aplicadas pela União, nos termos do art. 70, com afastamento, no tocante à multa, da cominação prevista na Lei nº 9.537/97, menos eficaz para a proteção ambiental; f) a prova inequívoca e a verossimilhança das alegações decorrem dos fatos narrados e comprovados através dos documentos que instruem a inicial, enquanto o fundado receio de dano irreparável emerge da necessidade de se evitar dano ambiental, inexistindo perigo de irreversibilidade do provimento antecipatório. Apresentam documentos, autuados em apenso.

A União manifestou-se sobre o pedido de liminar (f. 64/98). Sustentou, em síntese, as seguintes questões preliminares e de mérito: a) incompetência deste Juízo, porquanto a hidrovia abrange municípios que não integram esta subseção judiciária federal, atraindo a competência da subseção judiciária do Distrito Federal; b) sua ilegitimidade passiva, já que está exercendo o poder polícia; c) é vedada a concessão de antecipação da tutela contra a União em sede de ação civil pública, nos termos do art. 1º da Lei nº 9.494/97, art. 1º, 3º, da Lei nº 8.437/92, e art. 475, II, do Código de Processo Civil; d) não estão presentes os requisitos da antecipação da tutela, porquanto está aplicando corretamente a legislação (Lei nº 9.537/97 e Decreto nº 2.596/98); e) o atendimento da pretensão dos requerentes importaria a violação do princípio da separação dos poderes; f) ausência de conduta protelatória; g) não é cabível a fixação de multa em face da União. Apresentou documentos (f. 99/342).

Foi concedida a antecipação dos efeitos da tutela, pela decisão acostada às f. 346/365, para o fim de:

a) determinar que as empresas rés, nas embarcações ou comboios de sua propriedade ou uso, realizem os desmembramentos, ao efetuarem as transposições das pontes, eclusas, canais, bem como demais trechos navegáveis da Hidrovia Tietê-Paraná, nos termos do art. 39, *caput*, e parágrafo único, das "Normas de Tráfego nas Eclusas da Hidrovia Tietê-Paraná e seus Canais", e seus Anexos I e XVIII conjuntamente, e de outras normas jurídicas da autoridade marítima atinentes à segurança do tráfego aquaviário, bem como eventuais alterações, sob pena do pagamento de multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) por cada transposição indevida, a ser revertida ao Fundo previsto na Lei nº 7.347/85, sem prejuízo das sanções cíveis, administrativas e criminais cabíveis;

b) determinar que a União, através do órgão da Marinha com atribuições na Hidrovia, instaure procedimento administrativo e adote as normas previstas nos arts. 70, 72 e 75, todas da Lei nº 9.605/98, todas as vezes que houver a ausência de desmembramentos exigidos nas normas acima



referidas, bem como infrações às normas do tráfego aquaviário que impliquem risco ao meio ambiente, sem prejuízo da aplicação da Lei nº 9.537/97 e do Decreto nº 2.596/98, no que não for conflitante, devendo aplicar, em caso de cominação de penalidades da mesma espécie, previstas em ambas as leis referidas, as normas da Lei nº 9.605/98, bem assim que, no caso de não ocorrer o pagamento da penalidade pecuniária, não seja expedido o passe de saída da embarcação infratora, sob pena de pagamento de multa de R\$ 10.000,00 para cada conduta omissiva.

Na mesma decisão, foi indeferido o pedido do item “c” da inicial, por entender o Juiz Federal Substituto de então inexistir prova inequívoca da contumácia, cabendo a análise de sua ocorrência, em relação a cada requerida, à autoridade administrativa.

O Ministério Público Federal juntou aos autos mais documentos, oriundos da Junta Comercial do Estado de São Paulo (f. 379/538).

A ré DNP Indústria e Navegação Ltda informou a interposição de agravo de instrumento (f. 570/585).

Também a ré Empresa Paulista de Navegação Ltda informou a interposição de agravo de instrumento (f. 587/603).

Em prosseguimento, a ré DNP Indústria e Navegação Ltda apresentou contestação, onde alega: a) em preliminar, a incompetência absoluta deste juízo da 17ª Subseção Judiciária de Jaú, bem como a impossibilidade jurídica do pedido; b) no mérito, pugna pela improcedência, ante a ausência de sustentação legal a exigir a ação dos desmembramentos pleiteados, bem como por serem absolutamente desnecessários; b1) que a ausência de desmembramentos não causa perigo à vida humana e otimiza a viabilidade da hidrovia, o meio de transporte mais barato que ferrovias e rodovias, estando claro que a insegurança alegada é imaginária; b2) que, com o desmembramento, é necessário passar duas ou quatro vezes pela mesma ponto, causando maior insegurança se comparar à transposição de pontes sem o desmembramento; b3) que a formação de comboios com quatro chatas mostra-se mais seguro inclusive porque evita fadiga aos tripulantes e ao timoneiro em razão da desnecessária realização de morosas e improdutivas manobras exigidas pelos desmembramentos; b4) jamais houve acidente envolvendo as atividades da ré, em razão do irrestrito respeito às normas de navegação moderna; b5) ocorre inconstitucionalidade em a Administração exigir os desmembramentos sem lei anterior que assim a determine, à luz dos artigos 5º, II e XXXV, 37



e 84, IV, da Constituição Federal. Também juntou documentos (f. 668/898).

A ré Empresa Paulista de Navegação Ltda também apresentou contestação, onde alega o seguinte; a) incompetência da Justiça Federal, pois competente para julgar o feito a Justiça do Trabalho; b) ilegitimidade ativa *ad causam* do Ministério Público do Trabalho; c) incompetência do juízo da 17ª Subseção Judiciária de Jaú, porquanto competente o foro do Distrito Federal; d) nulidade por ausência de citação da ANTAG para integrar a lide; e) falta de interesse processual dos autores; f) inépcia da petição inicial; g) impossibilidade jurídica do pedido; h) o legitimado para responder aos termos da ação é o comandante da embarcação, não a empresa de navegação, a teor do disposto no artigo 23, VIII, da Lei nº 9.537/97; i) quanto ao mérito, alega que sua empresa não teve participação nos acidentes ocorridos em 1995, 1997 e 1999 e não há qualquer norma jurídica no direito positivo a amparar a pretensão dos autores, de modo que os pedidos devem ser julgados improcedentes, notadamente diante da desnecessidade técnica dos desmembramentos (f. 901/919).

Este juízo foi comunicado da decisão da 6ª Turma do TRF da 3ª Região que negou seguimento ao agravo de instrumento interposto pela Empresa Paulista de Navegação Ltda (f. 921/922).

A empresa Caramuru Alimentos S/A igualmente apresentou contestação, em que alegou, em preliminar: a) a ilegitimidade *ad causam* passiva por não possuir em seu poder embarcações já que as alugou às duas outras co-rés; b) a incompetência absoluta da justiça federal para julgar questões referentes ao direito do trabalho; c) impossibilidade jurídica do pedido, ante a ausência de normas jurídicas a amparar o pretendido desmembramento, bem como diante da inviabilidade de se afastar a Lei nº 9.357/97 e se aplicar a Lei nº 9.605/98; d) no mérito, pugna pela improcedência dos pedidos, tanto por faltar amparo jurídico à pretensão dos autores, quando pelo fato de o desmembramento gerar mais perigo que a formação de comboio de quatro chatas. Sustenta que tanto na transposição da ponte SP-191 quanto no Canal de Igarapu do Tietê é possível fazer a transposição sem realização dos desmembramentos, situação que vinha sendo feita sem a ocorrência de quaisquer acidentes. Aduz que os acidentes apontados no trabalho de mestrado de Alex Nunes Ferreira ocorreram há mais de dez anos, padecendo o estudo de dados atuais. Por fim, sustenta a ilegalidade do artigo 20 da Lei nº 9.537/97 por violar o regramento do devido processo legal (f. 942/991).

Por fim, também a União Federal apresentou contestação, onde alega preliminarmente sua ilegitimidade passiva *ad causam*. No mérito, propugna pela improcedência em relação a ela, pois conquanto faz fiscalização regular na hidrovia, não é suficiente para coibir as infrações das demais rés, não cabendo ao Poder Judiciário condená-la em tais condições, muito menos sendo ela obrigada a responder pela multa



arbitrada na decisão que concedeu a antecipação dos efeitos da tutela (f. a 992/1010).

Ao depois, este magistrado deu-se por incompetente para julgar o feito e determinou a remessa dos autos ao Foro Federal do Distrito Federal (f. 1012/1013).

Contra tal decisão os autores interpuseram recurso de agravo de instrumento (f. 1016/1025), tendo este juízo mantido a decisão em juízo regressivo (f. 1026).

A ré DNP Indústria e Navegação Ltda interpôs agravo de instrumento contra a decisão que manteve os efeitos da antecipação da tutela (f. 1036/1044).

Porém, o Juízo de lá suscitou conflito de competência (f. 1051/1059) e o Superior Tribunal de Justiça declarou este Juízo da 17ª Subseção Judiciária de Jaú competente para o julgamento desta demanda (f. 1072).

Os Ministérios Públicos autores apresentaram réplica, exorando o julgamento antecipado de procedência dos pedidos (f. 1081/1087).

Já, a União informou que não tem interesse na produção de provas (f. 1095).

As rés DNP Indústria e Navegação Ltda e Caramuru Alimentos S/A requereram a produção de provas pericial, testemunhal e documental (f. 1090/1091), seguindo o mesmo requerimento a Empresa Paulista de Navegação Ltda (f. 1094).

Ante a decisão do STJ que declarou competente este Juízo, foi julgado prejudicado o agravo de instrumento interposto pelos Ministérios Públicos (f. 1098/1099), bem como o interposto pelas empresas DNP Indústria e Navegação Ltda e Caramuru Alimentos S/ (f. 1101/1102), ambos os recursos apresentados em face da decisão deste juízo que se declarou incompetente.

É o relatório.

Julgo antecipadamente a lide, na forma do artigo 330, I, do Código de Processo Civil, ante a patente desnecessidade de produção de outras provas.

Com efeito, os pedidos consistem, precisamente, em obrigar a União a efetuar uma fiscalização que ela própria reconhece não fazer a contento, bem como em determinar a aplicação da legislação ambiental no tocante às multas devidas às infrações.



Cuida-se de controvérsia que prescinde da realização de qualquer prova, já que os fatos integrantes da *causa petendi* não são controvertidos, remanescendo tão somente necessidade de apreciação judicial quanto ao direito (*rectius*: norma jurídica do direito positivo) invocado pelos autores, paralelamente ao pleito de condenação da União à obrigação de fazer.

Passo à análise das preliminares suscitadas pelas partes.

A questão da competência já foi resolvida pelo Superior Tribunal de Justiça, que determinou a 17ª Subseção Judiciária de Jaú como competente para julgar esta ação civil pública..

Neste ponto, não se deve confundir competência com os limites subjetivos da coisa julgada, por serem institutos completamente diferentes.

Acerca dos limites subjetivos da coisa julgada estabelece o art. 16 da Lei nº 7.347/85, com a redação dada pela Lei nº 9.494/97: “Art. 16. A sentença civil fará coisa julgada *erga omnes*, nos limites da competência territorial do órgão prolator, exceto se o pedido for julgado improcedente por insuficiência de provas, hipótese em que qualquer legitimado poderá intentar outra ação com idêntico fundamento, valendo-se de nova prova”.

Trata-se, porém, de alteração inócua e ineficaz, consoante o entendimento de um sem-número de autores. A interpretação a ser emprestada a esta norma não deve ser no sentido de que não é lícito que a decisão produza efeitos nos âmbitos regional e nacional.

Com efeito, o art. 117 da Lei nº 8.078/90 deu nova redação ao art. 21 da Lei nº 7.347/85, estabelecendo interação entre ambos os diplomas legais, de modo que, para se apurar a extensão da eficácia da decisão em ação civil pública é mister a aplicação do art. 103 do Código de Defesa do Consumidor:

“Art. 103. Nas ações coletivas de que trata este código, a sentença fará coisa julgada:

I - *erga omnes*, exceto se o pedido for julgado improcedente por insuficiência de provas, hipótese em que qualquer legitimado poderá intentar outra ação, com idêntico fundamento valendo-se de nova prova, na hipótese do inciso I do parágrafo único do art. 81;

II - *ultra partes*, mas limitadamente ao grupo, categoria ou classe, salvo improcedência por insuficiência de provas, nos termos do inciso anterior, quando se tratar da hipótese prevista no inciso II do parágrafo único do art. 81;



III - *erga omnes*, apenas no caso de procedência do pedido, para beneficiar todas as vítimas e seus sucessores, na hipótese do inciso III do parágrafo único do art. 81.
(...) (g.n)

No caso em julgamento os Ministérios Públicos Federal e do Trabalho defendem *interesses difusos*, relacionados inclusive ao meio ambiente físico, já que buscam salvaguardar o Rio Tietê de atentados à sua normalidade natural.

São, pois, interesses transindividuais, de natureza indivisível, tendo em vista a impossibilidade de se quantificar o prejuízo de cada indivíduo pelos riscos à higidez do rio, titularizados por pessoas ligadas entre si pela relação fática de desfrutarem do citado recurso natural.

Por isso, incide no caso o inciso I do art. 103, acima transcrito, operando-se *erga omnes* os efeitos da coisa julgada, ou seja, sem a restrição aos limites territoriais desta Subseção de Jaú.

Ademais, em se tratando de interesses difusos de natureza ambiental, quase sempre não é razoável que a eficácia da decisão judicial fique limitada materialmente a uma determinada localidade, sob pena de não se verificar em sua plenitude os efeitos da proteção ao meio ambiente.

Na hipótese de proteção aos rios, por exemplo, não se mostra sensato proibir que seja poluído ou submetido a risco de poluição num trecho e permitir que o seja em outro.

Para além, afasto a incidência da norma de competência do art. 93, II, da Lei nº 8.078/90, na medida em que só se aplica às lides versando sobre interesses individuais homogêneos, enquanto nestes autos os requerentes colimam a defesa de interesses difusos.

Com efeito, a norma em questão está situada no Capítulo II do Título III, da Lei nº 8.078/90, capítulo este que trata “das ações coletivas para a defesa de interesses individuais homogêneos”. Assim, não influencia a delimitação da competência nos casos de defesa de interesses difusos e coletivos, lembrando-se que não é lícito ao intérprete ignorar distinção feita pelo legislador.

Todas as partes são legitimadas *ad causam* para esta ação. Embora a ré Caramuru Alimentos S/A alegue que não poderia ser processada por alugar embarcações às demais rés, o fato é que as três estão de alguma forma coligadas, e todas elas são responsáveis pelas infrações reiteradamente praticadas até a propositura da ação.



Porém, somente o Ministério Público Federal está legitimado para esta ação civil pública, com arrimo nas normas previstas nos artigos 127, caput, e 129, incisos II e III, do Texto Magno, além dos artigos 5º, incisos I, II, “a”, “e”, III, “d”, e 6º, VII, “b” e “d”, XIV, “g” da Lei Complementar nº 75/93, artigos 1º, I, 4º e 5º, I, e § 1º, da Lei nº 7.347/85, a despeito da possibilidade de litisconsórcio entre Ministérios Públicos.

No caso, a presença do Ministério Público do Trabalho justificar-se-ia diante da conduta da ré DNP de obrigar os empregados das embarcações a fazerem a transposição sem desmembramentos, praticando coerção ilegal, sob pena de serem demitidos ou perderem prêmios, maculando o meio ambiente do trabalho.

Não obstante, tratando-se de questão referente à segurança do trabalho, competente é a Justiça do Trabalho, na forma do artigo 114, incisos VII e IX, da Constituição Federal, nada impedindo que ação civil pública seja proposta na justiça competente, pelo Ministério Público do Trabalho.

Em prosseguimento, não há que se falar, tampouco, em impossibilidade jurídica do pedido, à medida que as providências requeridas pelos autores, assentadas em normas constitucionais, não estão expressamente vedadas pelo direito positivo.

No mais, como bem decidido na decisão que concedeu a antecipação dos efeitos da tutela, postulam os requerentes, em face da União, que seja condenada a efetuar, no âmbito da Hidrovia Tietê-Paraná, pelo órgão competente da Marinha, fiscalização mais efetiva, aplicando as penalidades previstas na Lei nº 9.605/98, tratando-se de questão já resolvida pela referida decisão.

A ré Empresa Paulista de Navegação Ltda ainda alega a nulidade por ausência de citação da ANTAG para integrar a lide, bem como a falta de interesse processual dos autores, a inépcia da petição inicial e, por fim, que o legitimado para responder aos termos da ação é o comandante da embarcação, não a empresa de navegação, a teor do disposto no artigo 23, VIII, da Lei nº 9.537/97.

Ora, trata-se de alegações desprovidas de um mínimo sequer de plausibilidade jurídica. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários não possui legitimidade para integrar o feito, pois a lide envolve apenas as três empresas rés e a União, consistindo num problema localizado, sem envolver questões de normatização geral nacional.

A preliminar de falta de interesse dos autores chega a ser risível, pois patente a necessidade dos Ministérios Públicos de suscitar manifestação do Poder Judiciário, seja para forçar ação da União Federal, seja para determinar a aplicação da multa prevista na lei ambiental.



Da mesma forma, rejeito a preliminar de inépcia da petição inicial, porque a peça inaugural atende, à saciedade, os requisitos previstos no artigo 282 do Código de Processo Civil, permitindo a todos os co-réus realizar pleno contraditório.

Quanto à malfadada alegação de que o legitimado para responder aos termos da ação é o comandante da embarcação, não a empresa de navegação, a teor do disposto no artigo 23, VIII, da Lei nº 9.537/97, só pode ser creditada à necessidade de se apresentarem todas as alegações na resposta sob pena de preclusão, tamanha é o despropósito de tal tese, estando claro que as empresas de navegação são as legitimadas a pagarem as multas, na forma da legislação.

Rejeitadas as preliminares, passo ao exame do mérito.

A decisão que concedeu a antecipação dos efeitos da tutela deve ser confirmada integralmente.

A controvérsia subjacente à lide encontra normatização primeira na Constituição Federal, especialmente no artigo 225, *in verbis*:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º - Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

[...]

V - controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente;

[...]

VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade.

[...]

§ 3º - As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados”.

De acordo com a Constituição, incumbe ao Poder Público, para tornar efetivo o direito de todos ao ambiente equilibrado, controlar o



1109
X

emprego de técnicas e métodos que comportem riscos para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente.

A navegação na Hidrovia Tietê-Paraná, pelas empresas rés, tendo por objeto o transporte de mercadorias, inclusive orgânicas, é técnica que comporta riscos ao meio ambiente, pois há possibilidade de acidentes com derramamento de substâncias alheias à naturalidade das águas do rio, com prejuízo tanto para este como para a qualidade de vida das pessoas atingidas.

Necessário, pois, o controle da atividade, o qual deve ser feito por meio da legislação e do exercício do poder de polícia.

O titular do controle, tendo em vista que a Hidrovia Tietê-Paraná percorre as regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste do Brasil, é a União, conforme resulta das normas dos arts. 20, III, 21, XII, "a", 22, IV, e 29, todos da Constituição Federal.

Nos termos do art. 17 da Lei Complementar nº 97/99, cabe à Marinha do Brasil prover a segurança da navegação aquaviária e implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos nas águas interiores.

Precisamente acerca do controle sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, foi editada a Lei nº 9.537/97, que dispõe, em seu art. 4º, I, "b", que são atribuições da autoridade marítima elaborar normas para tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional.

Referida lei foi regulamentada pelo Decreto nº 2.596/98, que prevê:

"Art. 7º Constitui infração às regras do tráfego aquaviário a inobservância de qualquer preceito deste Regulamento, de normas complementares emitidas pela autoridade marítima e de ato ou resolução internacional ratificado pelo Brasil, sendo o infrator sujeito às penalidades indicadas em cada artigo.

§ 1º É da competência do representante da autoridade marítima a prerrogativa de estabelecer o valor da multa e o período de suspensão do Certificado de Habilitação, respeitados os limites estipulados neste Regulamento.

§ 2º As infrações, para efeito de multa, estão classificadas em grupo, sendo seus valores estabelecidos pelo Anexo II a este Regulamento.

§ 3º Para efeito deste Regulamento o autor material da infração poderá ser:

I - o tripulante;



- II - o proprietário, armador ou preposto da embarcação;
- III - a pessoa física ou jurídica que construir ou alterar as características da embarcação;
- IV - o construtor ou proprietário de obra sob, sobre ou às margens das águas;
- VI - o prático;
- VII - o agente de manobra e docagem". (gn)

"Art. 23. Infrações às normas de tráfego:

[...]

VI - descumprir as regras regionais sobre tráfego, estabelecidos pelo representante local da autoridade marítima:

Penalidade: multa do grupo D ou suspensão do Certificado de Habilitação até sessenta dias;

[...]

VIII - descumprir qualquer outra regra prevista, não especificada nos incisos anteriores:

Penalidade: multa do grupo C ou suspensão do Certificado de Habilitação até trinta dias.

No tocante à Hidrovia Tietê-Paraná, a autoridade marítima, legitimada pelo art. 4º, I, "b", da Lei nº 9.537/97, elaborou normas para o tráfego das embarcações.

Tais são as "Normas de Tráfego nas Eclusas da Hidrovia Tietê-Paraná e seus Canais", aprovadas pela Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha (f. 47 e seguintes do Apenso I). Estabelecem seus arts. 6º e 39:

"Art. 6º Só poderão trafegar pelas eclusas, canais e vãos navegáveis das Pontes da Hidrovia Tietê-Paraná embarcações ou comboios que estejam com suas situações regularizadas perante a Marinha do Brasil e que não ultrapassem as dimensões máximas permitidas, conforme artigo 4º, definidas para cada trecho de navegação no AXEXO I".

Parágrafo 1º - Caberá à Administradora da Hidrovia, após autorização da Autoridade Marítima, estabelecer limites de dimensões inferiores a este, visando a manutenção da integridade das obras de engenharia e a segurança da navegação".

"Art. 39. A passagem sob pontes deverá ser efetuada com comboios cuja formação máxima, conforme definido nos ANEXOS I e XVIII (f. 48 do Apenso II).



O ANEXO I está a f. 66/69 do Apenso I.

Os tipos de comboios são relacionados no art. 3º das citadas Normas de Tráfego nas Eclusas da Hidrovia Tietê-Paraná e seus Canais (f. 55 do Apenso I).

Temos, ainda, o ANEXO XVIII (Apenso 2, f. 5), que traz em linguagem visual o teor do ANEXO I, que deve ser observado no interesse da segurança do tráfego e da proteção ambiental.

Pertinente salientar que as “Normas de Tráfego nas Eclusas da Hidrovia Tietê-Paraná e seus Canais”, elaboradas pela autoridade marítima em consonância com as acima transcritas normas da Constituição Federal, da Lei nº 9.537/97 e do Decreto nº 2.596/98, revestem-se da presunção de legitimidade inerente aos atos administrativos.

Desse modo, não se pode afastar a conclusão de que sua fiel observância é imperativa para a salvaguarda da segurança da navegação aquaviária.

Desta salvaguarda decorre a proteção ambiental, na medida em que reduz a possibilidade de poluição da água dos rios relacionados à Hidrovia Tietê-Paraná, protegendo a fauna e os seres humanos dependentes deles.

Ademais, a observância estrita da legislação em referência contribui para a preservação do patrimônio público, amenizando os riscos à integridade das pontes e eclusas.

Por fim, são normas cujo cumprimento efetivam a proteção ao meio ambiente do trabalho, concretizando principalmente o direito, em favor do trabalhador, previsto no art. 7º, XXII, da Constituição Federal.

Contudo, lograram os requerentes demonstrar, já de antemão, que as empresas requeridas não cumprem as citadas “Normas de Tráfego nas Eclusas da Hidrovia Tietê-Paraná e seus Canais”.

Colhe-se, com efeito, que, até a decisão que concedeu a antecipação dos efeitos da tutela, elas não vinham efetuando o desmembramento dos comboios conforme previsto nas encimas normas regulamentadoras, o que é atestado pelos autos de infração de f. 308/366 do Apenso I, bem como pelo relatório sobre as transposições de embarcações sem realizar o desmembramento na ponte SP-191, noticiando diversas autuações lavradas contra a Empresa Paulista de Navegação Ltda., Caramuru Alimentos Ltda. e DNP – Indústria e Navegação Ltda. (f. 3/38 do Apenso I).



Impende notar que a ausência de desmembramento dos comboios, além de submeter a risco o meio ambiente, pelo perigo de derramamento de substâncias na água dos rios, já produziu, de fato, acidentes, como os noticiados a f. 29 do citado relatório, o qual, também, reveste-se de presunção de legitimidade, na medida em que é ato administrativo da autoridade marítima.

O meio ambiente do trabalho, igualmente, já foi concretamente atingido, tendo em vista a morte de um marinheiro em 10.10.97, quando, segundo o relatório referido, "o comboio formado pelo empurrador 'A. Silva' e as chatas 'Andréia', 'Jandira' e 'Lícia', colidiu com o pilar da SP-147".

Quanto à fiscalização, há, nos autos, registros de que a União a está realizando, tanto que foi da Capitania Fluvial do Tietê-Paraná a iniciativa de levar os fatos ao conhecimento do Ministério Público Federal. Porém, têm razão os autores quando sustentam que a fiscalização não está sendo efetiva no tocante à proteção ambiental.

Isso ocorre pela não-aplicação, por parte da União, dos dispositivos pertinentes da Lei nº 9.605/98, cujo art. 70 estabelece:

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

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

§ 2º Qualquer pessoa, constatando infração ambiental, poderá dirigir representação às autoridades relacionadas no parágrafo anterior, para efeito do exercício do seu poder de polícia.

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

§ 4º As infrações ambientais são apuradas em processo administrativo próprio, assegurado o direito de ampla defesa e o contraditório, observadas as disposições desta Lei.

Como já analisado, o não-desmembramento dos comboios em pontes e eclusas é omissão que viola as regras jurídicas inerentes à segurança da navegação e proteção do meio ambiente, notadamente da hígidez dos rios.



1111
X

Por consequência, deve ser considerada infração administrativa por parte da Capitania Fluvial do Tietê-Paraná, para o fim de ser instaurado processo administrativo próprio, com aplicação, no caso de comprovação da infração, das sanções previstas no art. 72 da Lei nº 9.605/98:

“Art. 72. As infrações administrativas são punidas com as seguintes sanções, observado o disposto no art. 6º:

I - advertência;

II - multa simples;

III - multa diária;

IV - apreensão dos animais, produtos e subprodutos da fauna e flora, instrumentos, petrechos, equipamentos ou veículos de qualquer natureza utilizados na infração;

V - destruição ou inutilização do produto;

VI - suspensão de venda e fabricação do produto;

VII - embargo de obra ou atividade;

VIII - demolição de obra;

IX - suspensão parcial ou total de atividades;

X - (VETADO)

XI - restritiva de direitos.

§ 1º Se o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as sanções a elas cominadas.

§ 2º A advertência será aplicada pela inobservância das disposições desta Lei e da legislação em vigor, ou de preceitos regulamentares, sem prejuízo das demais sanções previstas neste artigo.

§ 3º A multa simples será aplicada sempre que o agente, por negligência ou dolo:

I - advertido por irregularidades que tenham sido praticadas, deixar de saná-las, no prazo assinalado por órgão competente do SISNAMA ou pela Capitania dos Portos, do Ministério da Marinha;

II - opuser embaraço à fiscalização dos órgãos do SISNAMA ou da Capitania dos Portos, do Ministério da Marinha.

§ 4º A multa simples pode ser convertida em serviços de preservação, melhoria e recuperação da qualidade do meio ambiente.

§ 5º A multa diária será aplicada sempre que o cometimento da infração se prolongar no tempo.

§ 6º A apreensão e destruição referidas nos incisos IV e V do *caput* obedecerão ao disposto no art. 25 desta Lei.

§ 7º As sanções indicadas nos incisos VI a IX do *caput* serão aplicadas quando o produto, a obra, a atividade ou o estabelecimento não estiverem obedecendo às prescrições legais ou regulamentares.

§ 8º As sanções restritivas de direito são:



- I - suspensão de registro, licença ou autorização;
- II - cancelamento de registro, licença ou autorização;
- III - perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais;
- IV - perda ou suspensão da participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito;
- V - proibição de contratar com a Administração Pública, pelo período de até três anos.

Incide, também, quanto aos valores das multas, o disposto no art. 75 da norma em referência:

“Art. 75. O valor da multa de que trata este Capítulo será fixado no regulamento desta Lei e corrigido periodicamente, com base nos índices estabelecidos na legislação pertinente, sendo o mínimo de R\$ 50,00 (cinquenta reais) e o máximo de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais).”

A adoção da sistemática da Lei nº 9.605/98 não atenta contra o princípio da separação dos poderes ou o poder discricionário da Administração Pública.

De fato, as normas cogentes dos arts. 70, 72 e 75, todos da Lei nº 9.605/98, se mostram mais efetivas para a proteção ambiental desejada pela Constituição Federal. Por isso, devem ser aplicadas em detrimento das normas anteriores previstas na Lei nº 9.537/97, de menor eficácia no atendimento do desígnio constitucional.

Não há lugar para discricionariedade administrativa quanto à aplicação da lei mais efetiva, servindo o poder discricionário apenas no tocante à gradação das penas assinaladas nos arts. 72 e 75 citados.

Tal não viola o princípio da separação dos poderes, na medida em que o Poder Judiciário está preservando a discricionariedade administrativa no ponto compatível com a Constituição Federal.

É certo que, em caso de aplicação de penalidades da mesma espécie, previstas igualmente nas Leis nº 9.537/97 e nº 9.605/98, não poderão ser aplicadas cumulativamente, prevalecendo a mais eficaz para a proteção ambiental.

Entretanto, não há razão para se fixar desde logo o valor máximo, de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), à medida que cada infração deve ser aferida individualmente, em tributo ao princípio da individualização da pena.

Daí que se afigura, em tese, adequado à situação a fixação de valor mínimo, não inferior à R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), dadas as



consequências sérias decorrentes da transposição sem o devido desmembramento.

Pela mesma razão – necessidade de individualização das sanções administrativas – julgo improcedente o pedido do item “c” da inicial, tendo em vista que a prova da contumácia depende da análise de sua ocorrência, em relação a cada uma das rés.

Quanto ao mais, não subsistem as alegações dos réus, no sentido de que a ausência de desmembramento nas transposições implicaria menor risco, inclusive às tripulações.

De fato, trata-se de questão que foge à lide, pois nesta ação civil pública visam os autores ao cumprimento do que já está estabelecido no direito positivo, só podendo este magistrado determinar julgamento de improcedência em caso de inconstitucionalidade ou ilegalidade da legislação, o que não ocorreu na presente hipótese.

Por todo o exposto, uma vez presente a prova inequívoca dos fatos e o bom direito em favor dos autores, o perigo da demora perdura, ante a possibilidade de danos ao meio ambiente.

Aliás, a mera atividade de evitar o dano ambiental já significa efetivar a proteção ao meio ambiente desejada pela Constituição Federal, razão por que a decisão que concedeu a antecipação dos efeitos da tutela deve ser mantida, com as alterações operadas nesta sentença.

Ante o exposto, **JULGO O MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO CARECEDOR DA AÇÃO**, por ilegitimidade passiva *ad causam*, extinguindo o processo sem resolução do mérito em relação a ele, na forma do artigo 267, VI, do Código de Processo Civil.

Quanto ao mais, **JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTES OS PEDIDOS**, com resolução do mérito, na forma do artigo 269, I, do Código de Processo Civil, para:

a) determinar que as empresas rés, nas embarcações ou comboios de sua propriedade ou uso, realizem os desmembramentos, ao efetuarem as transposições das pontes, eclusas, canais, bem como demais trechos navegáveis da Hidrovia Tietê-Paraná, nos termos do art. 39, *caput*, e parágrafo único, das "Normas de Tráfego nas Eclusas da Hidrovia Tietê-Paraná e seus Canais", e seus Anexos I e XVIII conjuntamente, e de outras normas jurídicas da autoridade marítima atinentes à segurança do tráfego aquaviário, bem como eventuais alterações, sob pena do pagamento de multa não inferior a R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por cada transposição indevida, a ser revertida ao Fundo previsto na Lei nº 7.347/85, sem prejuízo das sanções cíveis, administrativas e criminais cabíveis;



b) determinar que a União, através do órgão da Marinha com atribuições na Hidrovia, instaure procedimento administrativo e adote as normas previstas nos arts. 70, 72 e 75, todas da Lei nº 9.605/98, todas as vezes que houver a ausência de desmembramentos exigidos nas normas acima referidas, bem como infrações às normas do tráfego aquaviário que impliquem risco ao meio ambiente, sem prejuízo da aplicação da Lei nº 9.537/97 e do Decreto nº 2.596/98, no que não for conflitante, devendo aplicar, em caso de cominação de penalidades da mesma espécie, previstas em ambas as leis referidas, as normas da Lei nº 9.605/98, bem assim que, no caso de não ocorrer o pagamento da penalidade pecuniária, não seja expedido o passe de saída da embarcação infratora, sob pena de pagamento de multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) para cada conduta omissiva;

c) determinar a União Federal a cumprir o requerido nos item "d" da petição inicial (f. 57), sob pena de multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) para cada conduta omissão, sem prejuízo da responsabilidade disciplinar, devendo o órgão da Marinha com atribuições na Hidrovia informar a este Juízo as ações ou omissões, pelas empresas requeridas, que importem em descumprimento desta decisão.

Comunique-se a sentença à ANTAG, para as providências que entender cabíveis.

Incabível condenação das requeridas em honorários advocatícios, nos termos do art. 18 da Lei nº 7.347/85, sistematicamente interpretado, pois não reconheço má-fé por parte delas. Se o Ministério Público, em sede de ação civil pública, não paga honorários, com exceção dos casos de má-fé, também não deve recebê-los, senão de quem age de má-fé. Nesse sentido: STJ, RESP 785.489/DF, rel. Min. Castro Meira.

Publique-se. Registre-se. Intime-se.

Com o trânsito em julgado, nada sendo requerido, arquivem-se os autos.

Jaú, 16 de dezembro de 2009.

RODRIGO ZACHARIAS
Juiz Federal