

Por Antonio Penteado Mendonça

São muitas as dimensões de responsabilidades em um grande naufrágio com prejuízos ambientais



Imagine um enorme navio carregado com milhares de toneladas de minério de ferro ou um superpetroleiro naufragando no litoral brasileiro, próximo de praias com intensa dependência do turismo e variada flora e fauna marinha.

É claro, o naufrágio aconteceria em capítulos, como uma novela, com a emoção subindo na medida que as tentativas de resgate da embarcação e da contenção do vazamento da carga para o mar vão se sucedendo e dando errado. O navio faz que vai, mas não vai, se estabiliza, aderna, estabiliza de novo, o mar engrossa e ele volta a adernar, a proa afunda, conseguem estabilizar, até que, afinal, depois de vários dias de luta, os encarregados encerram a missão, enquanto a enorme embarcação quebra no meio e afunda, liberando milhares de toneladas de material poluidor, que se espalhará por centenas de milhas em volta, atingindo a vida marinha, destruindo delicados ecossistemas, tomando as praias na maré alta, para ficar depois depositado na areia, como as manchas no pelo de um cachorro dálmata.

A carga pertence a uma determinada companhia, foi exportada por outra e uma terceira é a proprietária do navio. Se o acidente envolvesse uma relação de consumo, as três, em conjunto ou separadamente, poderiam ser acionadas para indenizar os prejuízos. E é aqui que surge a primeira dificuldade para tipificar os fatos: a operação inteira e o acidente poderiam ser entendidos como uma relação de consumo? Se sim, com que base? Se não, quais as outras consequências e responsabilizações?

O acidente tem data e hora, as causas estão identificadas, os danos são indiscutíveis, sua origem é clara e insofismável e os envolvidos têm endereço certo e sabido. E agora, qual o próximo passo?

Com certeza haveria um longo processo para a identificação exata dos danos e dimensionamento dos prejuízos ambientais. O que foi atingido, em que área, quais as ameaças à flora e à fauna? Quais os danos ao fundo do mar, ao litoral, às praias e costeiras? Quais os prejuízos, separadamente, ao meio ambiente e à atividade econômica? Qual o prejuízo total?

Se tomarmos os exemplos do naufrágio do petroleiro Exxon Valdez e da plataforma de petróleo da BP no Golfo do México, estaremos falando de dezenas de bilhões de dólares entre salvamento, limpeza, prejuízos ambientais e multas. Além deles, temos os prejuízos decorrentes da interrupção ou redução das atividades humanas em função do acidente, que também devem atingir valores significativos.

O fato direto causador do dano é o naufrágio e, em princípio, com base nisto, a responsabilidade pelos danos seria da operadora do navio. Mas será que o naufrágio é o ponto zero, de onde se

originam as demais responsabilidades envolvidas? Será que o começo de tudo não seria o interesse da proprietária da carga (minério ou petróleo) exportar seu produto?

Não foi ela que iniciou a operação, contratando empresa de sua confiança para fazer a exportação? Não foi essa relação que resultou na contratação do navio para transportar a carga até o porto de destino?

Sob esta ótica, não há como se pretender transferir a responsabilidade integral pelos danos ao operador do navio porque eles são decorrentes do naufrágio. Antes disto, os danos aconteceram porque o proprietário da carga embarcada decidiu exportá-la. Se não houvesse a exportação não haveria a contratação da firma exportadora, nem a contratação da firma de navegação, nem o transporte e, conseqüentemente, o navio não naufragaria e não haveria a poluição gerada pelo derrame da carga, com todos os prejuízos daí resultantes.

Se aplicássemos as regras do seguro para cargas perigosas, a responsabilidade do dono da carga seria automaticamente reconhecida. Afinal, é ele quem contrata este tipo de apólice. E ele só o faz porque, legalmente, ele é o responsável pelos prejuízos decorrentes de um acidente envolvendo os produtos de sua propriedade.

No caso do naufrágio, não seria muito diferente. O proprietário da carga seria certamente responsabilizado pelos prejuízos causados pelo acidente e sua apólice de responsabilidade civil poderia ser acionada para que sua seguradora assumisse as perdas, nos limites do contrato.

Fonte: O Estado de S. Paulo, em 25.05.2020