



## ATIVIDADE PRÁTICA

### CASO 6

Notícia veiculada no portal G1, em 05/11/2017

<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/navio-de-bandeira-filipina-derrama-100-litros-de-oleo-no-porto-de-santos-sp.ghtml>

#### **Navio de bandeira filipina derrama 100 litros de óleo no Porto de Santos, SP**

Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) apura o motivo do acidente.

Um navio derramou cerca de 100 litros de óleo no mar no Porto de Santos, no litoral paulista, na madrugada deste domingo (5). A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) apura o motivo do acidente.

Segundo a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), o incidente ocorreu por volta das 2h30, no momento em que o navio graneleiro “Golden Trader II”, de bandeira filipina, atracado no cais do Terminal 38, era abastecido por uma barça.

Equipes da Codesp e da Companhia de Saneamento Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) foram acionadas e acompanham a ocorrência.

O Plano de Emergência Individual do Terminal Caramuru também foi acionado. Equipes da Codesp realizam o monitoramento de todo o estuário para verificar se há dispersão do óleo. Os trabalhos de limpeza devem perdurar por toda a noite e prosseguir na segunda-feira (6).

Ainda de acordo com a Codesp, a defesa onde a embarcação está atracada, o casco do navio e o costado precisam ser limpos.

Em nota, a Marinha do Brasil, por meio da Capitania dos Portos de São Paulo, informa que uma equipe de peritos foi enviada ao local para apurar o ocorrido. Barreiras de contenção já estavam instaladas antes do incidente. Foram coletadas amostras do óleo para confirmar sua origem. Um inquérito será instaurado para apurar possíveis causas e responsabilidades.

#### ATIVIDADE:

Trata-se de caso hipotético.

A embarcação XYZ, de bandeira do país W, derramou 100 litros de óleo no mar do Porto de Salvador/BA. A Capitania dos Portos do Segundo Comando Naval autuou a embarcação por não cumprir o requisito da NORMAM 01/DPC/2005, previsto no artigo 504, b, que exige que “Toda embarcação com carga perigosa a bordo, que se encontre atracada ou fundeada, deverá dispor de cabos de reboque de dimensões adequadas na proa e na popa, prontos para uso imediato. Deverá também tomar providências para que haja facilidades para largar as espas rapidamente, sem auxílio do pessoal de terra.” O referido dispositivo encontra-se previsto na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, posteriormente emendada pelo Protocolo de 1978, conhecida como MARPOL 73/78.

No laudo da Capitania dos Portos foi constatado que a embarcação não dispunha dos cabos de reboque na proa e que esta situação não foi observada pela fiscalização do Estado W, que

autorizou a navegação internacional da embarcação. O reboque da embarcação foi feito pela popa, como na fotografia abaixo, sem que os danos fossem agravados. O laudo, no entanto, não foi conclusivo acerca das causas que deram origem ao derramamento do óleo.

O Ministério Público Federal iniciou uma ação judicial contra o armador proprietário de XYZ, empresa com sede no país W, e contra o Estado W em litisconsórcio passivo pelos danos resultantes do derramamento de óleo. O fundamento principal apresentado na inicial foi baseado nas normas civis de responsabilidade objetiva, notadamente os artigos 186 e 927, parágrafo único, do Código Civil, juntando como documentos o Laudo da Capitania dos Portos e a Licença de Navegação concedida pelo Estado W ao armador proprietário de XYZ.

Você é o(a) advogado(a) procurado(a) por agente da embaixada do Estado W. Conforme o caso relatado, redija uma contestação com vistas a assegurar os direitos do Estado W. Lembre-se de que a fundamentação deve basear-se em documentos e argumentos de Direito Internacional, devendo também ser mencionada a relação do Direito Internacional com o ordenamento jurídico pátrio. Recomenda-se a consulta aos tratados internacionais sobre imunidade à jurisdição estatal e ao Projeto de Artigos sobre Responsabilidade dos Estados por Atos Internacionalmente Ilícitos, cuja tradução pode ser encontrada em <http://iusgentium.ufsc.br/wp-content/uploads/2015/09/Projeto-da-CDI-sobre-Responsabilidade-Internacional-dos-Estados.pdf>

A peça deve ter entre 5 (cinco) e 15 (quinze) páginas e deve seguir as seguintes regras: papel tamanho A4, margens superior e esquerda de 3cm, margens inferior e direita de 2cm, fonte Times New Roman, tamanho 12, espaçamento 1,5cm, recuo de 2cm na primeira linha de cada parágrafo. No caso de citações de mais de três linhas, deve-se observar o tamanho 10 da fonte, o recuo de 4 cm da margem esquerda e o espaçamento simples. As notas de rodapé devem ser escritas em fonte 10.

Busque fazer uma descrição sucinta dos fatos na peça, dando ênfase à fundamentação e aos pedidos.

