

## REPARAÇÃO CIVIL POR POLUIÇÃO MARINHA POR ÓLEO: UMA URGÊNCIA RATIFICATÓRIA PELO BRASIL

### CIVIL REPAIR FOR MARINE OIL POLLUTION: A RATIFICATION URGENCY BY BRAZIL

Andréia Propp Arend<sup>1</sup>

**RESUMO:** Há tempos a poluição dos mares por óleo vem sendo preocupação regulatória na esfera mundial. O fundamento está na larga escala atingida pelo transporte marítimo, cujo combustível deriva do petróleo, bem como do próprio transporte de carga petrolífera. Grandes derramamentos são conhecidos, enquanto pequenos nem sempre chegam ao conhecimento das autoridades, mas que somados podem gerar danos tão graves ou maiores ao meio ambiente e à sociedade vitimada, quando comparados aos de grande escala. O presente estudo visa a evidenciar as normas internacionais de responsabilidade civil aplicáveis ao caso da poluição na costa brasileira por óleo, ocorrida em agosto de 2019. Na pesquisa será adotado o método de estudo de caso, com abordagem teórica e dedutiva, utilizando o método de procedimento de pesquisa documental. Para tanto, será utilizada a pesquisa bibliográfica e análise regulatória. A pesquisa contribui para demonstrar a urgência de o Brasil ratificar a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC/1992), e posterior protocolo do fundo suplementar; no sentido de que em situações semelhantes à ocorrida, o Brasil possa lançar mão de fundo internacional para dar suporte à implementação de planos de contenção e de pagamentos de indenizações às comunidades afetadas. É possível concluir que há previsão nas convenções internacionais para que os Estados partes contem com cobertura indenizatória com limitação de valores, bem como circunstâncias em que as limitações poderão ser desconsideradas a depender dos atos do causador do dano, como foi o caso da poluição na costa brasileira.

**Palavras-chave:** Convenção internacional. Dano marinho. Poluição por óleo. Reparação civil.

**ABSTRACT:** Oil pollution in the seas has long been a regulatory concern worldwide. Such concern is based on the large scale reached by maritime transport, whose fuel derives from oil, as well as from the transport of oil cargo itself. Large spills are known, while small ones do not always come to the attention of the authorities, but which together can generate as serious or greater damage to the environment and to the victimized society, when compared to large-scale

<sup>1</sup> Doutoranda em Estudos Marítimos na Escola de Guerra Naval (EGN). Mestre em Direito (UNISINOS). Especialista em Direito dos Negócios (UNISINOS); Direito Ambiental (PUC/RS); Direito Imobiliário (CESUSC). Pesquisadora voluntária em Tendências de Impacto Marítimo-Naval (LSC/EGN). Advogada. Vice-Presidente da Comissão Especial de Direito Marítimo, Portuário, Aduaneiro e Hidroviário da OAB/RS. Associada WISTA Brazil.



spills. The present study aims to highlight the international civil liability rules applicable to the case of oil pollution on the Brazilian coast, which occurred in August 2019. In the research, the case study method will be adopted, with a theoretical and deductive approach, using the method of documental research procedure. To this goal, bibliographic research and regulatory analysis will be used. The research contributes to demonstrate the urgency for Brazil to ratify the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC/1992), and the subsequent protocol of the supplementary fund, in the sense that similar situations, Brazil can use the international fund to support the implementation of containment plans and compensation payments to affected communities. It is possible to conclude that there is provision in international conventions for signatory countries to have indemnity coverage with limitation of amounts, as well as circumstances in which limitations may be disregarded depending on the acts of the person causing the damage, as was the case with pollution on the Brazilian coast.

**Keywords:** International Convention. Marine damage. Oil pollution. Civil repair.

## 1 INTRODUÇÃO

O Brasil é país de origem e de destino do transporte marítimo mundial de petróleo, eis que exportador e importador do produto e seus derivados. Segundo a Marinha do Brasil, o país possui território marítimo de 5,7 milhões de Km<sup>2</sup>, o qual recebeu o nome de "Amazônia Azul", berço das reservas do pré-sal, além de produzir 45% do pescado nacional, 75% do gás natural, e 85% do petróleo, além dos recursos minerais e da rica biodiversidade, inexplorados.<sup>2</sup>

O transporte mundial do petróleo é realizado primordialmente pelas vias marítimas, por meio de grandes embarcações especializadas. Tais embarcações historicamente vêm aumentando de tamanho e quantidade, a fim de proporcionar maior eficiência e lucratividade aos envolvidos no negócio. Diante do risco gerado pelo tipo de carga transportada, que torna vulnerável o oceano, são adotados regramentos universais sobre prevenção a acidentes bem como sobre reparação e compensação à poluição do mar por óleo. No âmbito interno de cada Estado, normativas próprias são adotadas de acordo com os interesses de cada nação, muitas vezes inspiradas nas convenções internacionais, sendo certo que não deverá contrapor em seu ordenamento legal interno, as normas internacionais a que estiver vinculado.

<sup>2</sup> MARINHA DO BRASIL. O que é a Amazônia azul e por que o Brasil quer se tornar potência militar no Atlântico. 01 nov. 2019. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/o-que-%C3%A9-amaz%C3%B4nia-azul-e-por-que-o-brasil-quer-se-tornar-pot%C3%Aancia-militar-no-atl%C3%A2ntico.>> Acesso em: 12 jan. 2022.



O presente artigo visa a identificar medidas a serem adotadas pelo Estado brasileiro a fim de viabilizar a efetivação de reparação financeira em caso de poluição marinha por óleo, provocada por navio-tanque estrangeiro, que venha a macular o mar territorial ou a zona econômica exclusiva nacional. O tema ganha relevância na medida em que é analisado o acidente ocorrido em agosto de 2019, no caso do derramamento de óleo na costa brasileira, atingindo a extensão de mais de 2.000km.<sup>3</sup>

A complexidade do caso que ensejou em aproximadamente dois anos e meio para as autoridades identificarem a origem do derramamento de óleo na região litorânea brasileira, impediu as autoridades de tomarem medidas urgentes para buscar a reparação e suporte financeiro internacional às comunidades atingidas. Não é pretensão fazer-se juízo de valor quanto ao tempo despendido nas investigações, e tampouco de esgotar o tema, mas de trazer à lume a urgência de o Brasil firmar e ratificar a convenção internacional CLC-1992 e seus respectivos fundos, a fim de poder lançar mão dos valores de coberturas nesses previstos, mesmo nos casos de indefinição sobre o causador do dano.

Dividido em dois tópicos, inicialmente serão apresentados os dados sobre o acidente ocorrido no Brasil em agosto de 2019 - a partir de documentos publicados na internet pela Polícia Federal e pelo Ministério Público Federal - que veio a atingir especialmente a costa nordeste, gerando danos ambientais, sociais, econômicos, turísticos, e até mesmo emocionais à coletividade direta ou indiretamente atingida. São apresentados os principais regramentos internos sobre o tema, apresentando-se algumas das dificuldades verificadas na tomada de providências conjuntas pós acidente, cujo cerne constitui matéria de debate no âmbito do direito dos desastres.

No segundo tópico serão abordados os objetos das principais convenções internacionais sobre o tema, com ênfase naquelas que versam sobre a reparação civil dos danos causados pela poluição marinha por óleo. Em face do crescente comércio mundial de petróleo e derivados, algo que flagrantemente tende a aumentar, e o conseqüente risco advindo da atividade de transporte

---

<sup>3</sup> POLÍCIA FEDERAL. PF conclui investigações sobre a origem das manchas de óleo que atingiram o litoral brasileiro entre 2019 e 2020. Publicado em 02 dez. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/noticias/2021/12/pf-conclui-investigacoes-sobre-a-origem-das-manchas-de-oleo-que-atingiram-o-litoral-brasileiro-entre-2019-e-2020>. Acesso em: 30 dez. 2021.



desse tipo de produto por mar, a Organização Marítima Internacional (OMI) vem se ocupando desde a sua constituição nas discussões e regulação sobre o tema, disponibilizando mundialmente uma série de normas preventivas e compensatórias para os casos de acidentes com poluição no mar por óleo, aptas a serem aderidas pelos Estados membros individualmente. Tratam-se de normas de segurança com padrões a serem atendidos, visando o livre e seguro tráfego marítimo.

Dado que historicamente legislações sobre poluição marinha por óleo são elaboradas a partir da ocorrência de acidentes e em face do lamentável acidente danoso à costa brasileira, mostra-se oportuna a análise da pertinência da ratificação de convenções internacionais e fundos financeiros que permitam ao Estado brasileiro, contar com um atendimento e reparação mais ágil, na eventualidade de não ser possível impedir que novas ocorrências surjam em águas brasileiras.

## 2 O DERRAMAMENTO DE ÓLEO NA COSTA BRASILEIRA EM 2019

Trata-se do caso de derramamento de óleo na costa brasileira<sup>4</sup>, atingindo o litoral dos estados de Alagoas, Bahia, Ceará, Maranhão, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Norte, Sergipe, Espírito Santo e Rio de Janeiro, ocorrido em agosto de 2019, na extensão de mais de 2.000 km, cujo provável causador apontado pela Polícia Federal dois anos após foi o navio mercante de origem grega NM Bouboulina, fazendo padecer o Estado brasileiro, pelos danos ambientais com repercussão em perdas astronômicas ao turismo regional e ao bem-estar social e econômico das comunidades dos 11 estados atingidos.<sup>5</sup>

De acordo com apurações da Polícia Federal, os custos arcados pelos poderes públicos nas esferas federal, estadual e municipal, com limpeza das praias e do oceano foram estimados em mais de USD 33 milhões. O valor do dano ambiental ainda não foi apurado, tampouco restou apurado o dano ao turismo regional e os danos causados aos pescadores artesanais locais, cuja dependência econômica decorre dos mares.

<sup>4</sup> IBAMA. **Locais afetados**. Disponível em:

<[http://www.ibama.gov.br/phocadownload/emergenciasambientais/2019/manchasdeoleo/2019-11-24\\_LOCALIDADES\\_AFETADAS.pdf](http://www.ibama.gov.br/phocadownload/emergenciasambientais/2019/manchasdeoleo/2019-11-24_LOCALIDADES_AFETADAS.pdf)>. Acesso em: 09 jan. 2022.

<sup>5</sup> **POLÍCIA FEDERAL. Op. Cit. Acesso em: 30 dez. 2021.**



Em pesquisa realizada por Catarina Buriti e Humberto Barbosa<sup>6</sup> acerca das causas do desastre ambiental por derramamento de óleo no mar, restou evidenciado que teria sido provocada por um navio-tanque que transportava óleo cru, sem que, no entanto, sua bandeira pudesse ter sido identificada na ocasião.<sup>7</sup> Também foi cogitada a possibilidade de existência de manchas decorrentes de algum navio petroleiro submerso. Por meio de imagens SAR, do satélite Santinel-1A, foi possível obter um cenário inicial apto a contribuir para as investigações que se seguiriam no decorrer dos meses seguintes, concluindo-se na ocasião que:

O monitoramento permitiu rastrear toda a região da Costa, a partir de imagens SAR, do satélite Sentinel-1A, definindo protocolos e padrões de assinaturas das manchas de óleo do mar. A experiência de pesquisa forneceu metodologias e informações que podem facilitar e ampliar a prevenção, preparação e capacidade de resposta nacional a futuros incidentes de poluição por óleo em águas brasileiras.

As manchas por derramamento de óleo, detectadas por satélites, no Litoral do Rio Grande do Norte e da Paraíba, levaram o LAPIS a indicar a hipótese de que partiram de um navio-tanque, que transportava óleo cru. O fluxo diário desse tipo de embarcação pela Costa brasileira é bastante intenso. Paradoxalmente, o Brasil ainda não possui um sistema consistente de monitoramento dos oceanos. A experiência com o monitoramento do Litoral brasileiro, em busca do incidente que possa ter originado a poluição das manchas de óleo, levou-nos a identificar que o problema de vazamentos em águas brasileiras pode ser ainda maior que o desastre ambiental por derramamento de óleo enfrentado em 2019. O navio que pode ter causado o desastre, até agora, não foi identificado pelas autoridades brasileiras. Possivelmente seja um navio-fantasma.

Ulrich Beck,<sup>8</sup> ao tratar das desigualdades sociais cosmopolitanas, aborda contextos semelhantes ao ocorrido no caso do derramamento de óleo na costa brasileira, na medida em que, na dinâmica da desigualdade e do conflito da sociedade mundial de risco, de um lado estão os entes contratantes do negócio jurídico de transporte internacional de petróleo, tomadores de

<sup>6</sup> BURITI, Catarina de Oliveira; BARBOSA, Humberto Alves. **Monitoramento do desastre por derramamento de óleo no litoral brasileiro, a partir do satélite SENTINEL-1<sup>a</sup>**. Disponível em: <[https://www.agbbauru.org.br/publicacoes/Reducao2020/Reducao\\_2ed-2020-16.pdf](https://www.agbbauru.org.br/publicacoes/Reducao2020/Reducao_2ed-2020-16.pdf)>. Acesso em: 07 jan. 2022.

<sup>7</sup> “Na ocasião, o Laboratório de Análise e Processamento de Imagens de Satélites (LAPIS - <http://lapismet.com.br/>) desenvolveu o protótipo de um sistema APP-Web para realizar o monitoramento de incidentes de poluição por óleo no Litoral brasileiro. A plataforma possui capacidade de fornecer dados de vigilância marinha e imagens de satélites para análise, gestão e tomada de decisão, apoiando a prevenção, preparação e resposta a incidentes de poluição por óleo no mar.”

<sup>8</sup> BECK, Ulrich. **World at risk**: Cambridge (UK): Polity Press, 2009. 1- Introduction: Staging global risk (p. 1-23); 7- Knowledge or non-knowing? Two perspectives of ‘Reflexive Modernization’ (p. 115-128); 10- Global inequality, local vulnerability: the conflict dynamics of environmental hazards must be studied within the framework of methodological cosmopolitanism (p. 160-186).



decisões que conhecem a atividade, sabem do trajeto do navio a ser percorrido, sabem a quantidade e a procedência do óleo que transportam, sabem a origem e o destino; e de outro, o Estado vitimado pelos danos causados pelo acidente, que desconhece por completo todas as informações até então dominadas tão somente pelo causador do dano.

No Brasil há muitas legislações tratando da proteção ambiental, sendo matéria constitucionalmente prevista no artigo 255, assegurando que “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”; e especificando sobre a reparação dos danos no seu parágrafo 3.º, que diz “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.”<sup>9</sup>

Assim, o direito ambiental é norteado pela teoria do risco integral, segundo a qual toda pessoa física ou jurídica que auferir benefício da atividade potencialmente poluidora, deverá responder pelos ônus decorrentes de eventual evento danoso, de forma objetiva. Nesse sentido, a teor do disposto no artigo 14, §1º, da Lei n. 6.938/81<sup>10</sup>, a responsabilidade por dano ao meio ambiente é objetiva, sendo necessário demonstrar apenas a ocorrência do dano e o nexo de causalidade entre a conduta ativa ou omissiva do poluidor, decorrente de sua atividade. Acrescente-se que diante dos riscos gerados pela atividade de transporte marítimo de petróleo, bem como de quaisquer outros produtos de potencial poluidor, são gerados incentivos à adoção

<sup>9</sup> BRASIL. **Constituição federal.** Art. 255, §3º. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 12 jan. 2022.

<sup>10</sup> BRASIL. Lei n. 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.** Art. 14, §1º. 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 obstar 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. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm)>. Acesso em: 12 jan. 2022.



de bandeiras de conveniência, que oportunizam benefícios tributários e regimentos nada rígidos quanto à proteção do meio ambiente, ou ainda ao bem-estar básico dos tripulantes.

Cabe salientar que ao se tratar de danos ambientais, esses não se restringem apenas ao que pode ser visto de forma imediata, como se percebeu nas aves, tartarugas, corais e diversos outros cobertos pelas manchas de óleo cru ao longo da extensa costa brasileira, ou mesmo pela mortalidade de peixes. O derramamento do óleo cru na água do sistema marinho já é, isoladamente, um gerador de danos ao seu ecossistema, comprometendo a base da cadeia alimentar marinha e a segurança alimentar humana. Nesse aspecto, importa trazer ao contexto a definição de poluição, tal qual está definida na redação do artigo 3º, inciso III e alíneas, da Lei n. 6.938/81, nos seguintes termos:

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;

Como se pode verificar, cada alínea acima descrita corresponde individualmente à definição de poluição. Consta-se que os danos ambientais decorrentes do derramamento de óleo nas águas brasileiras foram de toda a ordem, contemplando a soma de todos os danos descritos. É notório que o acidente prejudicou a segurança e o bem-estar da população, seja pela proibição temporária da pesca e do consumo de produtos oriundos mar, que causou incertezas na população quanto à possibilidade de dano à saúde, afetando seu bem-estar; seja por colocar a população em condição de enfrentamento a circunstâncias adversas aos seus meios de sustento econômico e social, pois além dos pescadores que restaram impedidos de laborar durante todo o período de risco, houve queda significativa na comercialização de pescado, situação amplamente noticiada pela mídia em geral.

Também são flagrantes os danos à biota composta por milhares de algas, plantas e animais marinhos e terrestres, além dos danos ao turismo de toda a região costeira, com suas





praias paradisíacas, com visual sempre muito convidativo a brasileiros e estrangeiros como local de descanso e férias em meio a um ambiente preservado, limpo e seguro. Além desses aspectos, há o abalo emocional das comunidades locais afetadas, um drama provocado pela poluição marinha por óleo sem causa determinada, por um longo espaço de tempo. Nesse ponto, a legislação não faz qualquer distinção entre dano temporário e permanente, sendo ambos passíveis de indenização.

Délton Carvalho afirma que “desastres induzidos pelo homem apresentam uma maior unilateralidade, ou seja, as vítimas estão menos habilitadas a minimizar os riscos”, e acrescenta que “um bom exemplo do tratamento dado a estes desastres consiste nos casos de vazamentos de óleo no mar.”<sup>11</sup> A grande dificuldade em provar as causas dos acidentes desta natureza decorrem da incerteza científica para identificar a natureza da autoria dos vazamentos ou derramamentos, por vezes inviabilizando a identificação do poluidor, e explica:

Analisando-se casos de vazamentos de óleo, de produtos químicos tóxicos, bem como de acidentes nucleares ou outros acidentes industriais graves, pode ser observada uma constante vulnerabilidade por déficit regulatório. Apesar destes eventos extremos serem descritos e frequentemente justificados como *acidentes*, uma análise mais profunda sobre estes, reflete a existência subjacente de *falhas regulatórias e organizacionais*. A existência de falhas quer regulatórias, quer de procedimentos de seguranças nas organizações, tem o efeito de estimular, ou pelo menos tolerar, condutas arriscadas e negligentes que, ao longo do tempo, provavelmente darão margem aos “acidentes”. Tais danos catastróficos, mais do que resultado do caso, consistem em *falhas* sociais em mitigar riscos de forma adequada.

Tal assertiva resta evidenciada ao se verificar no caso concreto, que o Ministério Público Federal, por meio da Procuradoria da República do Estado de Sergipe precisou ajuizar Ação Civil Pública, com pedido de antecipação de tutela, em face da União Federal, tendo por objeto “a implementação do Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional”, nos seguintes termos:<sup>12</sup>

<sup>11</sup> CARVALHO, Délton Winter de. **Desastres ambientais e sua regulação jurídica**: deveres de prevenção, resposta e compensação. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015. p. 138-140.

<sup>12</sup> MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. **Ação civil pública fundada no Inquérito Civil n. 1.35.000.001274/2019-63**. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/rn/sala-de-imprensa/docs/acao-manchas-petroleo>. Acesso em: 12 jan. 2022.





A presente Ação Civil Pública tem por objetivo compelir a parte demandada, UNIÃO, a implementar, de imediato, o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional, para, nos termos do Decreto N.º 8.157/2013, que regulamenta a Lei 9.966/2000, dar início a todas as medidas necessárias “com o objetivo de permitir a atuação coordenada de órgãos da administração pública e entidades públicas e privadas para ampliar a capacidade de resposta em incidentes de poluição por óleo que possam afetar as águas sob jurisdição nacional, e minimizar danos ambientais e evitar prejuízos para a saúde pública”. Tudo, em virtude do gravíssimo incidente ambiental, provocado por óleo, que impacta a Zona Costeira brasileira, atingindo todos os Estados da Região Nordeste, de modo que sejam empregadas as melhores e mais adequadas técnicas, em defesa do meio ambiente, de presentes e futuras gerações.

O “Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional – PNC”<sup>13</sup>, decorre de comando da Lei n. 9.966/2000, dispondo “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”.<sup>14</sup> Além da previsão legal para instituição do PNC, utilizado em casos de acidentes de grandes proporções, em que a ação conjunta dos agentes torna-se fundamental para a eficiência do Plano, a Lei n. 9.966/2000 prevê também outros dois tipos de planos para o combate à poluição causada por lançamento de óleo em águas brasileiras. Trata-se do Plano de Emergência Individual – PEI, obrigatório para cada instalação, sendo exigido e aprovado por ocasião do Licenciamento Ambiental; e o Plano de Área – PA, que consolida diversos Planos de Emergência Individuais de empreendimentos localizados em uma determinada área geográfica, e deve ser aprovado por órgão de licenciamento ambiental.

O grande arcabouço jurídico protetivo ao meio ambiente por si só demonstra a importância conferida ao necessário desenvolvimento econômico e ao comércio mundial por meio do transporte marítimo, bem como a importância conferida à necessária preservação

<sup>13</sup> BRASIL. Decreto n. 8.127, de 22 de outubro de 2013. **Institui o plano nacional de contingência para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, altera o decreto n. 4.871, de 06 de novembro de 2003, e o decreto n. 4.136, de 20 de fevereiro de 2002, e dá outras providências.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2013/decreto/d8127.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2013/decreto/d8127.htm)>. Acesso em: 12 jan. 2022.

<sup>14</sup> BRASIL. Lei n. 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: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L9966.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9966.htm)>. Acesso em: 11 jan. 2022.



ambiental, que por natureza diz respeito à sobrevivência humana e ao bem-estar social. Não se pode imaginar a sociedade paralisada diante das perspectivas de evolução tecnológica, além de outras esferas, focando-se exclusivamente na precaução ambiental. Por outro lado, tem-se percebido uma lógica inversa, focada no desenvolvimento dos mais diversos e complexos âmbitos, deixando-se de lado o olhar efetivo para o meio ambiente.

Situações como a verificada na redação da ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público Federal, demonstra que muito além do despreparo das pessoas físicas vitimadas, está o despreparo das instituições quanto às medidas conjuntas a serem adotadas em face da extensa área atingida pelo óleo, logo após sua ocorrência. Fica demonstrada a necessidade de conhecimento dos instrumentos jurídicos nacionais, de realização de exercícios de treinamento conjunto entre as cidades e estados vizinhos, de comunicarem-se eficientemente, a fim de poderem se utilizar melhor dos instrumentos legais elaborados para essas ocasiões. Nessa linha, vale transcrever trecho da conclusão do estudo sobre o direito dos desastres, elaborado por Délton Carvalho<sup>15</sup>, nos seguintes termos:

Os desastres trazem à tona tudo o que a *sociedade global* se esforça em ocultar, isto é, as vulnerabilidades físicas e sociais, os vulneráveis técnicos e científicos, as omissões estatais injustificáveis, as desigualdades crescentes, o colapso ambiental mundializado, a ocupação desordenada do solo, o uso indevido da proteção ambiental para promover arbitrariedades, o descaso com o “outro”. Os *desastres desnudam* o rei, em suas vestes e, sobretudo, o tapete para onde tudo foi sendo, lenta e gradualmente, varrido. Acabam estes eventos sendo uma forma de resposta física poderosa que, *numa cadeia retroalimentada*, apresentam sinergia e violência (...).

O Brasil, com seus 7.367 km de extensão de costa marítima, conta com a riqueza ambiental dos mares para fazer frente ao sustento de seus habitantes, para o transporte de produtos, para o lazer, para o turismo, e tantos outros usos. Possui regramento interno e internacional apto quanto à prevenção de danos por poluição marinha por óleo, sempre que implementado de forma adequada. Navios que trafegam nas proximidades da zona econômica exclusiva brasileira, nem sempre se encontram adequados às convenções internacionais sobre a

---

<sup>15</sup> CARVALHO, Délton Winter de. Op. Cit., p. 180.



prevenção ambiental, gerando verdadeiros desastres ambientais ao país, como foi o caso do provável causador da poluição. Até que se conheça o efetivo causador, todos os prejuízos são arcados pelos cidadãos brasileiros, seja de modo público ou privadamente, e ainda, amargando o convívio com um cenário dramático de poluição acidental por óleo.

### 3 AS NORMAS INTERNACIONAIS APLICÁVEIS À PREVENÇÃO E À REPARAÇÃO DE DANOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO PROVENIENTE DE NAVIOS

A previsão legal para prevenção da poluição marinha por óleo, por meio de convenções internacionais, tem característica reativa no tempo, face aos acidentes ocorridos no âmbito mundial.<sup>16</sup> Tiago Zanella especifica que “a regulação para prevenção e combate à poluição por óleo encontra-se em dois escopos distintos”<sup>17</sup>, parte com regimes gerais de proteção, previstos na CNUDM<sup>18</sup> e na Agenda 21<sup>19</sup>, e parte com regimes reguladores específicos previstos predominantemente nas normas da Organização Marítima Internacional.

Em atenção ao que dispõe a CNUDM, a parte XII intitulada “Proteção e Prevenção do Meio Marinho” se inicia com a norma geral de direito internacional do artigo 192, assertando que “os Estados têm a obrigação de proteger e preservar o meio marinho”, seguindo-se de artigo mais específico quanto à proteção do meio ambiente marinho contra a poluição proveniente de embarcações, do extenso artigo 211, sem prejuízo das demais disposições sobre o tema, sendo imperioso transcrever adiante o disposto no item 1, dada a sua importância e abrangência para a análise do caso em estudo:

Os Estados, atuando por intermédio da organização internacional competente ou de uma conferência diplomática geral, devem estabelecer regras e normas de caráter

<sup>16</sup> A exemplos dos acidentes ocorridos com o Torrey Canyon em 1967, na costa da Inglaterra, que ensejou em grande preocupação por parte da International Maritime Organization (IMO), culminando na adoção da MARPOL (73/78), e no Código para Formação, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (Código STCW/1995); o Exxon Valdez em 1989, no Alasca, os EUA passaram a adotar em 1990 o Oil Pollution Act (OPA 90).

<sup>17</sup> ZANELLA, Tiago V. **Manual de direito do Mar**. Belo Horizonte: D'Plácido, 2017. p. 548.

<sup>18</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano (org.). **Vade mecum de direito marítimo**. São Paulo: Manole, 2015. *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982*. Montego Bay, Jamaica; 1982.

<sup>19</sup> ECOLOGIA INTEGRAL. **Agenda 21**. Disponível em: <<https://www.ecologiaintegral.org.br/Agenda21.pdf>>. Acesso em: 08 jan. 2022.



internacional para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações e devem do mesmo modo promover a adoção, quando apropriado, de sistemas de fixação de tráfego destinados a minimizar o risco de acidentes que possam causar a poluição do meio marinho, incluindo o litoral, e danos de poluição relacionados com os interesses dos Estados costeiros. Tais regras e normas devem, do mesmo modo, ser reexaminadas com a periodicidade necessária.

Fundada em 1958, na qualidade de agência especializada das Nações Unidas, a Organização Marítima Internacional é responsável pela criação de padrões regulatórios de segurança e proteção e desempenho ambiental no âmbito do transporte marítimo internacional. Atualmente conta com 175 Estados membros e três membros associados, tendo constituído mais de 50 convenções e acordos internacionais, protocolos e emendas.<sup>20</sup>

O sistema jurídico brasileiro adota as principais convenções internacionais sobre proteção e prevenção à poluição marinha por óleo<sup>21</sup>, com destaque à “Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios” (MARPOL-73/78), que trata da prevenção à poluição de navios por óleo, por substâncias líquidas nocivas transportadas a granel, substâncias nocivas transportadas por mar na forma embalada, esgoto, lixo, e a prevenção da poluição do ar por navios.<sup>22</sup> Também confere diretrizes protetivas ao meio ambiente no Anexo I, como a exigência de um plano de emergência a ser adotado em caso de poluição por óleo. Afirma Tiago Zanella que “sem dúvidas a MARPOL 73/78, em seu Anexo I, é o principal documento internacional, de caráter global, a regular a navegação internacional com o intuito de prevenir a poluição por óleo nos oceanos.”<sup>23</sup>

Além da MARPOL 73/78, há outras importantes convenções no âmbito preventivo, como a “Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em casos de Acidentes com Poluição por Óleo de 1960 (*Intervention Convention*)”, ratificada pelo Brasil, que constitui-se de

<sup>20</sup> INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Conventions**. Disponível em: <<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Default.aspx>>. Acesso em 08 jan. 2022.

<sup>21</sup> São consideradas pela Organização Marítima Internacional como sendo de maior relevância, a MARPOL (73/78), a SOLAS (1974), e a STCW (1978).

<sup>22</sup> BRASIL. Decreto n. 2.508, de 4 de março de 1998. **Promulga a convenção internacional para a prevenção da poluição causada por navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, seu Protocolo, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, suas Emendas de 1984 e seus Anexos Opcionais III, IV e V**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2508.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2508.htm)>. Acesso em 06 jan. 2022.

<sup>23</sup> ZANELLA, Tiago V. **Manual de direito do mar**. Belo Horizonte: D'Plácido, 2017. p. 555.



importante instrumento permissivo ao Estado costeiro tomar as medidas necessárias em alto mar, a fim de prevenir, mitigar ou eliminar os perigos para sua costa ou interesses relacionados decorrentes de poluição ou ameaça de poluição por óleo, na sequência de um acidente marítimo.<sup>24</sup> E, a “Convenção Internacional Sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, 1990” (OPRC 1990) adotada em Londres em 30/11/1990, em vigência desde 13/05/1995, ratificada pelo Brasil, que firma o compromisso das partes de exigir planos de emergência para poluição por óleo a bordo, bem como, conjunta ou individualmente, adotar as medidas necessárias ao preparo e resposta em caso de incidente de poluição por óleo.<sup>25</sup>

No que tange às convenções internacionais sobre compensação e reparação de danos decorrentes de poluição marinha por óleo proveniente de navios, estabelecidas pela Organização Marítima Internacional - “*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969*”; “*1992 Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND 1992)*”; “*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976*”; “*International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS), 1996 (and its 2010 Protocol)*”; “*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (BUNKER 2001)*”; “*Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007*” - somente a primeira foi ratificada pelo Brasil.<sup>26</sup>

Marcado por incertezas e instabilidades, o contexto internacional é forte elemento de incentivo ao Brasil para ratificação de convenções internacionais aptas a gerar maior segurança jurídica e econômica ao país, especialmente no que tange ao mercado de transporte marítimo de

---

<sup>24</sup> BRASIL. Decreto n. 6.478, de 09 de junho de 2008. **Promulga a convenção internacional relativa à intervenção em alto-mar em casos de acidentes com poluição por óleo, feita em Bruxelas, em 29 de novembro de 1969, e o protocolo relativo à intervenção em alto-mar em casos de poluição por substâncias outras que não óleo, feito em Londres, em 2 de novembro de 1973.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2007-2010/2008/decreto/D6478.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2008/decreto/D6478.htm). Acesso em: 10 jan. 2022.

<sup>25</sup> BRASIL. Decreto n. 2.870, de 10 de dezembro de 1998. **Promulga a convenção internacional sobre preparo, resposta e cooperação em caso de poluição por óleo, assinada em Londres, em 30 de novembro de 1990.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2870.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2870.htm). Acesso em: 10 jan. 2022.

<sup>26</sup>INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Conventions covering liability and compensation.** Disponível em: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/ListOfConventions.aspx>. Acesso em: 08 jan. 2022.



petróleo e derivados. Observe-se que o “Planejamento Estratégico da Marinha - PEM 2040”<sup>27</sup> arrola as principais ameaças aos interesses nacionais no mar, destacando nesse rol as questões ambientais:

A questão ambiental tem pautado diversos fóruns internacionais e merece ser analisada em suas distintas frentes. A primeira delas é a ocorrência de crimes ambientais, que podem ter repercussão prolongada e negativa, como ocorreu no vazamento de óleo na costa brasileira em 2019.

São apresentados a seguir, os objetivos das convenções internacionais sobre compensação e reparação de danos decorrentes de poluição marinha por óleo proveniente de navios, estabelecidas pela Organização Marítima Internacional, e algumas particularidades, atribuindo maior ênfase à CLC-1969 e suas alterações posteriores, tendo em vista ter sido a única ratificada pelo Brasil até o momento, sobre cobertura de responsabilidade civil. A análise tem o intuito de identificar quais poderiam contribuir ao objetivo pátrio de ter reparados e compensados os danos ambientais decorrentes de acidentes com derramamento de óleo no mar, de forma efetiva e expedita, como a circunstância requer, e pela via reflexa, aumentar os custos de oportunidade e de transação aos Estados de bandeira poluidores, que pretendam trafegar de forma criminosa.

A “Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos por Poluição por Óleo (CLC-1969)” foi adotada em Bruxelas em 29/11/1969, entrou em vigência em 1975, e foi promulgada pelo Brasil em 1977.<sup>28</sup> Após a adoção da CLC-1969, foi instituída a “Convenção Internacional para o Estabelecimento do Fundo Internacional para Compensação de Danos por Poluição por Óleo” (FUND-1971)<sup>29</sup>, adotada em 18/12/1971, em vigência a partir de 16/01/1978, e que chegou a ser assinada pelo Brasil. O Fundo é organização intergovernamental independente

<sup>27</sup> MARINHA DO BRASIL. **Política Marítima Nacional (PEM)**. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub\\_pem\\_2040/book.html](https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html)>. Acesso em: 11 jan. 2022.

<sup>28</sup> BRASIL. Decreto n. 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: 06 jan. 2022.

<sup>29</sup> UNITED NATIONS. **International convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage (FUND)**. Disponível em: <<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201110/volume-1110-I-17146-English.pdf>>. Acesso em: 07 jan. 2022.





da Organização Marítima Internacional, para complementar o pagamento dos danos de responsabilidade do armador.

Com a instituição do FUND-1971 a responsabilidade civil passou a ser dividida entre o armador e o proprietário da carga.<sup>30</sup> A Convenção do Fundo foi instituída com papel complementar à disposição do artigo VII da CLC-1969 no que tange às indenizações de responsabilidade do armador, mas deixou de ter eficácia em 2003. Em seu lugar, diante da necessidade de incremento de valores, foi adotado o Protocolo assinado em Londres em 27/11/1992, que entrou em vigência em 30/05/1996.<sup>31</sup> O Protocolo da Convenção de 1992, assim como o FUND-1971 e posteriores, não foram ratificados pelo Brasil, enquanto que até 26/10/2021 países da América do Sul, como Argentina, Chile, Colômbia, Equador, Guiana, Peru, Venezuela e Uruguai, ratificaram ao menos o Protocolo CLC-1992, compondo os 145 Estados contratantes; Colômbia, Equador, Guiana, Venezuela e Uruguai ratificaram também o FUND-1992, compondo um total de 120 Estados contratantes.<sup>32</sup>

Por meio da CLC-1992, houve alterações sobre direito material e processual, ensejando a posterior denúncia da CLC-1969 por muitos países que ratificaram a CLC-1992. A Convenção regula a responsabilidade dos proprietários de navios pelos danos decorrentes do derramamento de hidrocarbonetos persistentes, provenientes de navios-tanques, sendo aplicável aos navios que transportam mais de 2.000 toneladas de óleo persistente, e não se aplicando a navios de guerra e a navios não comerciais; e a circunstâncias como atos de guerra ou causa nacional, ou se houver ação deliberada de terceiros que cause a poluição, ou ainda quando a conduta do governo do Estado vitimado não tenha sido diligente com a navegação onde a poluição ocorreu.

As principais diferenças entre a CLC-1969 e a CLC-1992 são que enquanto na primeira era aplicável somente ao mar territorial, a segunda acrescenta a abrangência da zona econômica

<sup>30</sup> MARINHA DO BRASIL. **Fund**. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/codigos-e-convencoes/convencoes/fund>. Acesso em: 06 jan. 2022.

<sup>31</sup> INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUNDS. **Liability and compensation for oil pollution damage: texts of the 1992 Civil liability convention, the 1992 fund convention and the supplementary fund protocol**. Disponível em: [https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions\\_e.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf). Acesso em 07 jan. 2022.

<sup>32</sup> INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Status of conventions**. Disponível em: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>. Acesso em: 08 jan. 2022.





exclusiva ou área equivalente; enquanto a primeira era aplicável somente a navios carregados, a segunda é aplicável também a derrames de petróleo transportado por petroleiros em lastro; enquanto na primeira os prepostos e os agentes do proprietário estavam excluídos de responsabilização quando o pedido indenizatório não estivesse fundamentado na Convenção,<sup>33</sup> na segunda constam como excluídos - independentemente de o pedido ser formulado com base na Convenção ou de outro modo - os empregados ou agentes do proprietário, membros da tripulação, prestadores de serviços, práticos, afretador, administrador ou operador do navio, ou qualquer pessoa que esteja realizando salvamento.<sup>34</sup>

Quanto à limitação da responsabilidade, na primeira, o proprietário do navio podia limitar a sua responsabilidade a um acidente, no total de 2.000 francos por tonelada do navio; enquanto na segunda, a responsabilidade poderá ser limitada de acordo com as unidades de arqueação do navio, até o limite total de 89.770.000 unidades de conta.<sup>35</sup> Quanto à garantia financeira ou seguro, na primeira, era exigido que o proprietário fizesse um seguro ou outra garantia, ou ainda mediante certificado emitido por um fundo internacional de indenização; na segunda, é substituída a palavra “indenização” por “compensação”.

<sup>33</sup> CLC-1969. Artigo V, item 4. Nenhum pedido de indenização por danos por poluição poderá ser formalizado contra o proprietário de outro modo que não seja baseado na presente Convenção. Nenhum pedido de indenização, que não seja fundamentado na presente Convenção poderá ser feito contra Prepostos ou Agentes do proprietário. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1970-1979/anexo/Andec79437-77.pdf](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/anexo/Andec79437-77.pdf). Acesso em: 08 jun. 2022.

<sup>34</sup> CLC-1992. Artigo III, item 4. Nenhuma reclamação de compensação por danos causados por poluição pode ser formulada contra o proprietário, a não ser de acordo com esta Convenção. Ressalvado o disposto no parágrafo 5 deste artigo, nenhuma reclamação de compensação por danos causados por poluição formulada com base nesta Convenção, ou de outro modo, pode ser formulada contra: (a) os empregados ou os agentes do proprietário, ou os membros da tripulação; (b) o prático ou qualquer outra pessoa que, sem ser um membro da tripulação, preste serviços ao navio; (c) qualquer afretador (como quer que seja descrito, inclusive um afretador a casco nu), administrador ou operador do navio; (d) qualquer pessoa que estiver realizando operações de salvamento com o consentimento do proprietário, ou de acordo com as instruções de uma autoridade pública competente; (e) qualquer pessoa que estiver realizando medidas preventivas; (f) todos os empregados ou agentes das pessoas mencionadas nos subparágrafos (c), (d) e (e); a menos que os danos tenham resultado de seus atos ou omissões, cometidos com a intenção de causar tais danos, ou que tenham agido imprudentemente e com o conhecimento de que provavelmente ocorreriam aqueles danos. Disponível em: [https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/clc\\_92\\_consolidada\\_e\\_atualizada-06dez2010\\_0.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/clc_92_consolidada_e_atualizada-06dez2010_0.pdf). Acesso em: 08 jun. 2022.

<sup>35</sup> LEXPOINT. OE 2021: valor das custas processuais. Valor da unidade de conta equivalente a EUR102,00. (UC89.770.000 = EUR9.156.540.000,00). Disponível em: <https://www.lexpoint.pt/conteudos/987/99457/noticias/oe-2021-valor-das-custas-processuais>. Acesso em: 11 jan. 2022.



O FUND-1992 é constituído por meio das contribuições dos países que recebem petróleo pela via marítima, de acordo com o volume recebido a cada ano, estando apto a ser utilizado a partir do cumprimento de requisitos, não sendo correto entender que o aporte financeiro por si só confere o direito aos participantes de fazerem uso de qualquer modo. No texto legal está previsto o direito de o armador limitar a sua responsabilidade, no entanto, também estão previstas hipóteses as quais, se implementadas, retiram esse direito de limitação do armador, conforme se verifica no disposto no artigo V, item 2 da CLC-1992<sup>36</sup>, que diz:

O proprietário não terá o direito de limitar a sua responsabilidade, com base nesta Convenção, se for provado que o dano por poluição resultou de um ato pessoal seu, ou de uma omissão pessoal sua, cometida com a intenção de causar aquele dano, ou por agir imprudentemente e com o conhecimento de que provavelmente aquele dano poderia ocorrer.

Nos termos da Convenção do Fundo de 1992, o Fundo poderá ser utilizado para tão somente um incidente, sendo estabelecido na norma o limite de compensação ao qual o próprio armador deverá arcar, de acordo com a capacidade da embarcação responsável por causar o dano. Será usado o Fundo na hipótese de o armador não ter condições financeiras para arcar com o prejuízo causado, ou de ser isento de pagamento conforme a tabela do Fundo, ou ainda quando o dano for superior ao limite de responsabilidade do armador, previsto na convenção.

Caso o valor disponibilizado pela Convenção do Fundo de 1992 não seja suficiente para cobrir os prejuízos causados com poluição e com os danos à comunidade local, um Fundo Suplementar poderá ser utilizado, o Protocolo da Convenção do Fundo adotado em 2003. Observe-se que são contribuintes do FUND-1992 os Estados recebedores de petróleo acima de 150 mil toneladas de óleo/ano, e no caso do Fundo Suplementar, os Estados que estiverem recebendo mais de 1 milhão de toneladas de óleo/ano.<sup>37</sup> O valor máximo disponível para um

<sup>36</sup> MARINHA DO BRASIL. **Convenção internacional sobre responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo, 1992.** 2010. Disponível em: [https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/clc\\_92\\_consolidada\\_e\\_atualizada-06dez2010\\_0.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/clc_92_consolidada_e_atualizada-06dez2010_0.pdf). Acesso em: 07 jan. 2022.

<sup>37</sup> INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUNDS. **The 1992 fund convention.** Disponível em: <https://iopcfunds.org/about-us/legal-framework/1992-fund-convention-supplementary-fund-protocol/>. Acesso em: 09 jan. 2022.



acidente pelo FUND-1992 é de 203 milhões de SDR (USD 283.830.829,99), e pelo Fundo Suplementar é de 750 milhões de SDR (USD 1.048.636.071,38).<sup>38</sup> Esses dois Fundos são organizações intergovernamentais que constituem os Fundos IOPC<sup>39</sup>.

Sabendo-se que além de grande exportador de petróleo, o Brasil também é um grande importador, verifica-se pelo “Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis 2021”, dados consolidados no período de 2011 a 2020, referentes ao desempenho industrial do segmento. No ano de 2020 foram importados 49.129.000 de barris de petróleo, que correspondem a aproximadamente 6.701.195 toneladas/ano.<sup>40</sup> Assim, com importações acima 1 milhão de toneladas/ano, caso o Brasil tivesse aderido à Convenção do Fundo de 1992, e à Convenção do Fundo Suplementar de 2003, estaria enquadrado entre os Estados obrigados a participar do Fundo.

Assim, a CLC-1992 é caracterizada pela responsabilização objetiva do armador, pela limitação da responsabilidade do armador, e pela exigência de que os navios abrangidos mantenham seguro ou garantia financeira em montante equivalente à responsabilidade total do proprietário por um incidente. Tal garantia é comprovada por meio de certificado, conhecido como cartão azul, com validade de um ano, renovável. Segundo Ramiro de Almeida “desde que foi constituído, em 1971 e em 1992, o fundo internacional já atuou em 150 incidentes de diferentes magnitudes no mundo. Na grande maioria, as reclamações foram resolvidas extrajudicialmente.” E acrescenta:<sup>41</sup>

<sup>38</sup> CONVERSOR DE MOEDAS. Direitos de saque especiais é unidade instituída pelo Fundo Monetário Internacional. Seu valor é baseado na cesta das 5 principais moedas (Dólar dos EUA, Euro, Iene japonês, Yuan Chinês e Libra Esterlina). Equivale nesta data a USD 0,715215 XDR. Disponível em: <<https://cuex.com/pt/xdr-br/>>. Acesso em: 09 jan. 2022.

<sup>39</sup> INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUNDS. **International oil pollution compensation funds**. Tradução da autora: Fundos internacionais de compensação por poluição por óleo. Disponível em: <<https://iopecfunds.org/>>. Acesso em: 11 jan. 2022.

<sup>40</sup> AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO GÁS NATURAL E BIOCMBUSTÍVEIS. **Anuário estatístico brasileiro do petróleo, gás natural e biocombustíveis 2021**: Seção 2, item 2.50. Disponível em: <<https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/anuario-estatistico/anuario-estatistico-2021>>. Acesso em: 07 jan. 2022.

<sup>41</sup> ALMEIDA, Ramiro Rockenbach da Silva Matos Teixeira de. **O derramamento de óleo na costa nordestina e a responsabilização civil pelos danos existenciais causados aos povos das águas**. p. 649. Disponível em: <<http://escola.mpu.mp.br/publicacoes/obras-avulsas/e-books-esmpu/direitos-fundamentais-em-processo-2013->



Os IOPC FUNDS disponibilizam valores para custear operações de limpeza e medidas preventivas, ressarcir danos materiais, recompor perdas econômicas de pescadores e de outras pessoas dedicadas a atividades congêneres, recompor perdas econômicas no setor do turismo, custear medidas de restauração do meio ambiente.

Inspirada na CLC-1992, em 27/03/2001 foi adotada em Londres a “Convenção internacional sobre responsabilidade civil por dano causado por poluição por óleo do próprio navio, 2001 (BUNKER-2001)”, que entrou em vigência em 21/11/2008. Também abrangendo o mar territorial e zona econômica exclusiva, tem por objeto cobrir os casos de vazamento ou derramamento do óleo combustível (bunker)<sup>42</sup>, próprio da operacionalidade do navio. Tal Convenção submete à regulação interna do Estado vitimado pelos danos, a limitação da responsabilidade civil do proprietário do navio.<sup>43</sup> Adicionalmente, estabelece um amplo rol de sujeitos passíveis de responsabilização ao definir no artigo 1º, item 3, que ““Armador” significa o proprietário, inclusive o proprietário registrado, o afretador a casco nu, o administrador e o operador do navio”, e apresenta um instrumento autônomo, com cobertura para danos causados por poluição, que nos termos do artigo 1º, item 9, são compreendidos por:<sup>44</sup>

- (a) perda ou dano causado fora do navio por contaminação resultante da fuga ou descarga de óleo de combustível do navio, onde quer que tal fuga ou descarga possa ocorrer, desde que a compensação por comprometimento do meio ambiente que não seja perda de lucro de tal comprometimento serão limitados aos custos de medidas razoáveis de reintegração realmente empreendidas ou a serem empreendidas; e
- (b) os custos de medidas preventivas e outras perdas ou danos causados por medidas preventivas.

---

[estudos-em-comemoracao-aos-20-anos-da-escola-superior-do-ministerio-publico-da-uniao/36\\_o-derramamento-de-oleo.pdf](#)>. Acesso em 07 jan. 2022.

<sup>42</sup> MARINHA DO BRASIL. **Convenção internacional sobre responsabilidade civil por dano causado por poluição por óleo do próprio navio, 2001**. Art. 1, item 5. “Óleo do próprio navio (bunker oil)” significa qualquer forma de hidrocarboneto mineral, inclusive óleo lubrificante, utilizado ou destinado para utilização na operação ou propulsão do navio e quaisquer resíduos do mesmo óleo. Disponível em: <[https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/trad\\_conv\\_bunker\\_0.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/trad_conv_bunker_0.pdf)>. Acesso em: 09 jan.2022.

<sup>43</sup> MARINHA DO BRASIL. Op. Cit. Art. 6º. Nada nesta Convenção prejudicará o direito do armador ou da pessoa ou pessoas que proporcionem seguro ou outra garantia financeira de limitar a responsabilidade sob qualquer regime nacional ou internacional aplicável, tal como a Convenção sobre Limitação da Responsabilidade para Reclamações Marítimas, de 1976, com suas emendas.

<sup>44</sup> MARINHA DO BRASIL. Op. Cit. Disponível em: [https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/trad\\_conv\\_bunker\\_0.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/trad_conv_bunker_0.pdf). Acesso em 10 jan. 2022.



Para tanto, é exigida a apresentação de garantia financeira ou seguro aos proprietários de navios que possuam tonelage bruta acima de 1.000 toneladas, com valores aptos a cobrir os eventuais danos por poluição assegurados. A garantia financeira ou seguro deverá ser contratada no Estado de bandeira do navio, e o certificado deverá ser mantido a bordo, bem como deverá ser disponibilizada uma cópia do certificado à autoridade de registro do navio. Há hipóteses de ausência de responsabilidade do proprietário, casos em que deverá ser provado, nos termos do artigo 3º, item 3, que:

- (a) os danos resultaram de um ato de guerra, hostilidades, insurreições ou um fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível; ou
- (b) o dano resultou de um ato ou omissão com a intenção de causar dano a terceiros; ou
- (c) o dano foi totalmente causado por negligência de qualquer governo ou outra autoridade responsável.

Excluindo danos ambientais previstos na CLC-1969 do seu escopo, a “Convenção Internacional sobre a Limitação de Responsabilidade Relativa às Reclamações Marítimas (LLMC-1976)”, foi adotada em 19/11/1976, com vigência a partir de 01/12/1986; seu Protocolo foi adotado em 02/05/1996, com vigência a partir de 13/05/2004, e tem como objetivo a limitação da responsabilidade civil do proprietário, afretador, administrador e operador da embarcação, mediante apresentação de garantia financeira ou seguro de acordo com os limites definidos no artigo 6º, para os casos descritos no artigo 2º, item 1, que estabelece:<sup>45</sup>

- (a) reclamações por morte ou lesões corporais ou perda e/ou dano à propriedade (incluindo danos às instalações portuárias, bacias e vias navegáveis e auxílios à navegação), ocorrendo a bordo ou em conexão direta com a operação do navio ou com operações de salvamento, e consequentes perdas deles resultantes;
- (b) reclamações relativas a perdas resultantes de atrasos no transporte por mar de cargas, passageiros ou suas bagagens;
- (c) reclamações relativas a outras perdas resultantes de infrações de direitos, outros que não direitos contratuais, ocorrendo em conexão direta com a operação do navio ou operações de salvamento.

<sup>45</sup> MARINHA DO BRASIL. **Convenção Internacional sobre a Limitação de Responsabilidade Relativa às Reclamações Marítimas (LLMC), 1976.** Disponível em: <[https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/llmc\\_76\\_texto\\_consolidado\\_0.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/llmc_76_texto_consolidado_0.pdf)>. Acesso em: 10 jan. 2022.



É preciso atentar para os casos em que o tipo de dano incorrido não esteja compreendido pela abrangência da LLMC e respectivo Protocolo, pois, conforme pontuado por Lucas Marques e Gabriela Paoliello “pelo regime da LLMC não é todo tipo de dano que está sujeito a limitação - excluindo-se, por exemplo, danos ambientais abrangidos na convenção CLC-69, indenizações por salvamento, avaria grossa, entre outras.”<sup>46</sup>

O Brasil não ratificou a LLMC e seu respectivo Protocolo, mas pretende, por meio do Projeto de Lei do Senado PLS 487/2013, no que tange às disposições relativas ao direito marítimo no projeto de reforma do Código Comercial, estabelecer um regime de limitação de responsabilidade global. No entanto o projeto está em tramitação no Senado Federal desde 2013, e a matéria encontra-se com a Relatora desde 17/12/2019, aguardando evolução.<sup>47</sup>

A “Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Compensação por Danos relativos ao Transporte por mar de Substâncias Perigosas e Nocivas (HNS-2010)”, foi adotada em 03/05/1996 e substituída pelo Protocolo (2010) adotado em 30/04/2010, porém não entraram em vigor.<sup>48</sup> Inspirada em grande parte nas disposições da CLC-1992 e no FUND-1992, inclusive no que tange aos tipos de danos cobertos, a própria Convenção HNS expressa não ser aplicável a danos causados por poluição conforme definido na CLC-1992.<sup>49</sup>

Sendo mais abrangente que a CLC-1992, a Convenção HNS prevê cobertura para os danos causados por poluição e os custos das medidas preventivas, previstos na CLC-1992, e também por mortes ou lesões pessoais, bem como por danos materiais causados por incêndio e/ou explosão no transporte dos produtos, lucros cessantes resultantes da contaminação, perdas e

<sup>46</sup> MARQUES, Lucas Leite; PAOLIELLO, Gabriela Júdice. Migalhas de Direito Marítimo no caso Ever Given - Parte V: Regimes de limitação de responsabilidade do transportador marítimo. Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/coluna/migalhas-maritimas/352761/regimes-de-limitacao-de-responsabilidade-do-transportador-maritimo>>. Acesso em: 11 jan. 2022.

<sup>47</sup> SENADO FEDERAL. **PLS 487/2013**: reforma do código comercial. Relatora atual: Senadora Soraya Thronicke. Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/115437>>. Acesso em: 11 jan. 2022.

<sup>48</sup> **Original: International convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea (HNS)**. Disponível em: <<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Liability-and-Compensation-for-Damage-in-Connection-with-the-Carriage-of-Hazardous-and-Noxious-.aspx>>. Acesso em 10 jan. 2022.

<sup>49</sup> CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino; SILVA, Renato Rodrigues. **Breves notas sobre a limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo de cargas perigosas e substâncias nocivas à luz da convenção HNS 2010**. Disponível em: <<file:///Users/andrea/Downloads/560-1905-1-PB.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2022.





danos à propriedade fora do navio, despesas com prevenção e redução de danos, e restauração do meio ambiente. Nos termos do artigo 46, o Protocolo HNS entrará em vigor no prazo de 18 meses após a implementação da condição de que ao menos doze Estados manifestem o seu consentimento em obrigar-se a ela, sendo quatro deles com ao menos 2 milhões de unidades de arqueação bruta. Outra condição, prevista na alínea b', é que tenham sido recebidas informações pelo Secretário-Geral, em conformidade com o especificado nos parágrafos 4 e 6 do artigo 45, que as pessoas nesses Estados que são obrigadas a contribuir de acordo com as alíneas (a) e (c), do parágrafo 1º, do artigo 18, da Convenção, ajustada pelo Protocolo, tenham recebido durante o ano calendário anterior uma quantidade total mínima de 40 milhões de toneladas de carga que contribuem para a conta geral.<sup>50</sup>

Tem relevância também a “Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção de Destroços, 2007”, adotada no Quênia em 18/05/2007, e em vigor desde 14/04/2015. A Convenção prevê procedimentos uniformes para assegurar a pronta e efetiva remoção de destroços que poderão estar localizados além do mar territorial dos Estados - permitindo aplicar algumas disposições ao seu mar territorial, por meio de adoção de cláusula facultativa - evitando-se assim o risco às vidas humanas, bens e propriedades no mar, e ao meio marinho, garantindo o pagamento de compensação por custos despendidos para remoção dos destroços.<sup>51</sup>

Segundo a Organização Marítima Internacional, os acidentes marítimos diminuíram nos últimos anos, motivadamente pela atuação da própria instituição e do empenho de governos e da indústria em prol desse resultado. Contudo, “o número de naufrágios abandonados, estimado em quase um mil e trezentos em todo o mundo, aumentaram e, como resultado, os problemas que causam aos Estados costeiros e ao transporte marítimo em geral tornaram-se, no mínimo, mais

---

<sup>50</sup> HAZARDOUS NOXIOUS SUBSTANCES CONVENTION. **Consolidated text of the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the carriage of hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, and the Protocol of 2010 to the Convention.** Disponível em: <<https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/05/2010-HNS-Convention-English.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2022.

<sup>51</sup> MARINHA DO BRASIL. **Convenção internacional de Nairobi sobre a remoção de destroços, 2007.** Disponível em: <[https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/conv\\_wrc\\_0.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/conv_wrc_0.pdf)>. Acesso em: 10 jan. 2022.





agudos.”<sup>52</sup> Em face dessa realidade, por meio da Convenção, os proprietários de embarcações com arqueação bruta maior que 300 ficam obrigados a contratar seguro ou garantia financeira apta a cobrir os custos de remoção de destroços, conferindo poderes aos Estados de acionarem diretamente contra as seguradoras. A teor do disposto no artigo 4º, item 2, está excluída a aplicabilidade a “navios de guerra ou outros navios de propriedade ou operados por um Estado e usados, por enquanto, apenas em serviço não comercial do Governo, a menos que esse Estado decida de outra forma.”<sup>53</sup>

É de se salientar que a Convenção de Nairobi traz a definição de “naufrágio” como algo ocorrido na sequência de um acidente marítimo, não se limitando apenas à integralidade de navios que possam ter sido afundados ou encalhados, referindo-se também a objetos perdidos no mar, como contêineres; além de peças de um navio, conforme expressa o artigo 1º, item 4, adiante transcrito:<sup>54</sup>

- a) um navio afundado ou encalhado; ou
- (b) qualquer parte de um navio afundado ou encalhado, incluindo qualquer objeto que esteja ou tenha estado a bordo de tal navio; ou
- (c) qualquer objeto perdido no mar de um navio e que esteja encalhado, afundado ou à deriva no mar; ou
- (d) um navio que está prestes a afundar ou encalhar ou pode ser razoavelmente esperado, quando medidas eficazes para ajudar o navio ou qualquer propriedade em perigo ainda não estejam sendo tomadas.

<sup>52</sup> INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Nairobi international convention on the removal of wrecks**. Tradução da autora. Original: “...the number of abandoned wrecks, estimated at almost thirteen hundred worldwide, has reportedly increased and, as a result, the problems they cause to coastal States and shipping in general have, if anything, become more acute.” Disponível em: <<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx>>. Acesso em: 11 jan. 2022.

<sup>53</sup> NAIROBI CONVENTION. **Nairobi international convention on the removal of wrecks**. Tradução da autora. Original: “warships or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service, unless that State decides otherwise.”. Disponível em: <<https://nairobi-convention.org/clearinghouse/sites/default/files/UNEP-DEPI-EAF-COP8-2015-10-en-Amended-Nairobi-Convention.pdf>>. Acesso em: 11 jan. 2022.

<sup>54</sup> NAIROBI CONVENTION. *Op. Cit.* Tradução da autora. Original: “(a) a sunken or stranded ship; or (b) any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or (c) any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or (d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.” Acesso em: 11 jan. 2022.



No que tange a definições, abrangências e efetividade das leis, Wellington Camacho pontua que o Brasil vem trabalhando de forma ampla no sentido de efetivar a segurança da navegação e a proteção do meio ambiente marinho, visando a garantir um controle efetivo de suas zonas marítimas no que tange à remoção de destroços.<sup>55</sup> E que, ademais, pelo teor das disposições das leis n. 7.542/1986<sup>56</sup>, 9.537/1997<sup>57</sup> e das NORMAM 08/DPC<sup>58</sup>, NORMAM 10/DPC<sup>59</sup> e NORMAM 16/DPC<sup>60</sup>, que regulam o tema no âmbito nacional, verifica-se não haver contraste entre essas e a Convenção Internacional de Nairobi.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O acidente que causou a poluição por derramamento de óleo na costa brasileira, em especial na extensão da costa nordeste, em agosto de 2019, ensejou uma série de investigações pelas autoridades brasileiras, tanto na esfera nacional como internacional, a fim de identificar, desde a origem do óleo, até a origem do acidente em si, uma vez que o causador do dano não fez qualquer comunicação acerca do fato criminoso. Muitos estados tiveram sua população posta em risco, causando a morte de animais, insegurança alimentar, danos econômicos e sociais de toda a

---

<sup>55</sup> CAMACHO, Wellington Nogueira. Wreck removal: an analysis between Brazilian maritime law and the Nairobi international convention on the removal of wrecks. **Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy - MLAW**. Vol. 1, n. 1, jan.-jun.2021. pp 144-163. Disponível em: <<https://mlawreview.emnuvens.com.br/mlaw/article/view/25/70>>. Acesso em: 11 jan. 2022.

<sup>56</sup> BRASIL. **Lei n. 7.542, de 26 de setembro de 1986. Dispõe sobre a pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, e dá outras providências.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/17542.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17542.htm)>. Acesso em: 11 jan. 2022.

<sup>57</sup> BRASIL. **Lei n. 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19537.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm)>. Acesso em: 11 jan. 2022.

<sup>58</sup> MARINHA DO BRASIL. **Normas da autoridade marítima para tráfego e permanência de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras: NORMAM 08/DPC.** Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normas/normam08\\_0.pdf](https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normas/normam08_0.pdf)>. Acesso em: 11 jan. 2022.

<sup>59</sup> MARINHA DO BRASIL. **Normas da autoridade marítima para pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas e bens afundados, submersos, encalhados e perdidos: NORMAM 10/DPC.** Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normam10\\_1.pdf](https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normam10_1.pdf)>. Acesso em: 11 jan. 2022.

<sup>60</sup> MARINHA DO BRASIL. **Normas da autoridade marítima para estabelecer condições e requisitos para concessão e delegação das atividades de assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem, em perigo no mar, nos portos e vias navegáveis interiores: NORMAM 16/DPC.** Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normam16\\_0.pdf](https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normam16_0.pdf)>. Acesso em: 11 jan. 2022.



ordem. Medidas foram tomadas internamente, no sentido de remover o óleo do mar, bem como para atender às comunidades de pescadores lesados, sendo incalculável a perda ao turismo nessas regiões atingidas.

Pelo estudo do caso, percebe-se que por mais que a legislação brasileira seja em grande medida inspirada em normas internacionais sobre o tema da proteção contra a poluição marinha por óleo, e que tais normas sejam respeitadas pelos atores da navegação marítima interna; o avanço da modernidade, riscos e ameaças decorrentes vêm tomando proporções cada vez mais globalizadas, merecendo maior atenção o papel do Estado e dos atores não estatais, no sentido de trazer à efetividade prática, ações que visem à antecipação de desastres ambientais caracterizados por derramamentos de óleo em águas jurisdicionais brasileiras.

Contudo, ainda é tempo para considerar o risco de novas ocorrências de acidentes com poluição por óleo causados por navios estrangeiros a navegar em locais próximos à zona econômica exclusiva do Brasil, ou mesmo de deslocamento de manchas de óleo de outros locais, tendentes a causar efeitos danosos latentes no tempo e no espaço, independentemente da conduta dos operadores marítimos para que tal resultado venha a ocorrer. Nessa hipótese, restará novamente ao Estado, diga-se, aos contribuintes de impostos, arcarem com todas as formas de reparos e compensações decorrentes.

Resta evidenciado que relevantes convenções internacionais com enfoque preventivo já foram ratificadas pelo Brasil, como é o caso da “Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios MARPOL (73/78)”, da “Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em casos de Acidentes com Poluição por Óleo de 1960 (*Intervention Convention*)”, e da “Convenção Internacional Sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, 1990” (OPRC 1990).

Ainda, que foram editadas convenções internacionais com enfoque reparatório e compensatório, bem como foram criados fundos financeiros, visando a resguardar os Estados membros vitimados por acidentes com poluição marinha por óleo, de grandiosos dispêndios financeiros, posto que lastreados por seguro ou outra garantia financeira. Nesse assunto, o Brasil ratificou somente a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos por



Poluição por Óleo (CLC-1969), sem ratificar a instituição do fundo financeiro correspondente, a “Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo Internacional para Compensação de Danos por Poluição por Óleo (FUND-1971)”. A CLC-1969 foi alterada pela “Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Óleo (CLC-1992)”, que por sua vez adotou a Convenção do Fundo de 1992, e após, a convenção do Fundo Suplementar de 2003.

Além da CLC-1992 e fundos correspondentes, foram abordadas no decorrer do texto, outras importantes convenções internacionais sobre responsabilidade civil, como a “Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Dano Causado por Poluição por Óleo do Próprio Navio, 2001 (BUNKER-2001)”, “Convenção Internacional sobre a Limitação de Responsabilidade Relativa às Reclamações Marítimas (LLMC-1976)”, “Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Compensação por Danos relativos ao Transporte por mar de Substâncias Perigosas e Nocivas (HNS-2010)”, e a “Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção de Destroços, 2007”.

Em face do estudo realizado, evidencia-se que a reparação civil em caso de poluição marinha por óleo é uma urgência ratificatória pelo Brasil, em especial, pelas disposições CLC-1992 e seus respectivos fundos financeiros. A indicação da CLC-1992/FUND-1992, e FUND-2003, se dá em face de que sua antecessora, a CLC-1969 foi a única ratificada sobre cobertura de responsabilidade civil, bem como pela abrangência e particularidades, considerando o acidente ocorrido em agosto de 2019. A extensão do território marítimo de aproximadamente 6 milhões de quilômetros quadrados, e o progressivo aumento nas importações e exportações de petróleo, são condições que há tempos inseriram o Brasil em um patamar que não lhe permite negligenciar os riscos advindos.

É essencial que diante da trágica experiência tida pelos brasileiros - obrigados a receber em seus mares, inadvertidamente, petróleo derramado por navio estrangeiro - que o Estado ratifique as convenções internacionais cujos fundos possam respaldá-lo financeiramente na cobertura dos prejuízos decorrentes de danos causados. Que fique no passado a necessidade de



compartilhamento social dos danos, imensuráveis, e a absorção dos custos financeiros pelos cofres públicos, que em síntese, são abastecidos por essa mesma sociedade.

## 5 REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS. **Anuário estatístico brasileiro do petróleo, gás natural e biocombustíveis 2021**: seção 2, item 2.50. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/anuario-estatistico/anuario-estatistico-2021>. Acesso em: 07 jan. 2022.

ALMEIDA, Ramiro Rockenbach da Silva Matos Teixeira de. **O derramamento de óleo na costa nordestina e a responsabilização civil pelos danos existenciais causados aos povos das águas**. p. 649. Disponível em: [http://escola.mpu.mp.br/publicacoes/obras-avulsas/e-books-esmpu/direitos-fundamentais-em-processo-2013-estudos-em-comemoracao-aos-20-anos-da-escola-superior-do-ministerio-publico-da-uniao/36\\_o-derramamento-de-oleo.pdf](http://escola.mpu.mp.br/publicacoes/obras-avulsas/e-books-esmpu/direitos-fundamentais-em-processo-2013-estudos-em-comemoracao-aos-20-anos-da-escola-superior-do-ministerio-publico-da-uniao/36_o-derramamento-de-oleo.pdf). Acesso em 07 jan. 2022.

BECK, Ulrich. **World at risk**: Cambridge (UK): Polity Press, 2009. 1- Introduction: Staging global risk (p. 1-23); 7- Knowledge or non-knowing? Two perspectives of 'Reflexive Modernization' (p. 115-128); 10- Global inequality, local vulnerability: the conflict dynamics of environmental hazards must be studied within the framework of methodological cosmopolitanism (p. 160-186).

BRASIL. **Constituição federal**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 12 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 2.508, de 4 de março de 1998. **Promulga a convenção internacional para a prevenção da poluição causada por navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, seu Protocolo, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, suas emendas de 1984 e seus anexos opcionais III, IV e V**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2508.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2508.htm). Acesso em 06 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 2.870, de 10 de dezembro de 1998. **Promulga a convenção internacional sobre preparo, resposta e cooperação em caso de poluição por óleo, assinada em Londres, em 30 de novembro de 1990**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2870.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2870.htm). Acesso em: 10 jan. 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto n. 6.478, de 09 de junho de 2008. **Promulga a convenção internacional relativa à intervenção em alto-mar em casos de acidentes com poluição por óleo, feita em Bruxelas, em 29 de novembro de 1969, e o protocolo relativo à intervenção em alto-mar em casos de poluição por substâncias outras que não óleo, feito em Londres, em 2 de novembro**



de **1973**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2007-2010/2008/decreto/D6478.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2008/decreto/D6478.htm). Acesso em: 10 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ Decreto n. 8.127, de 22 de outubro de 2013. **Institui o plano nacional de contingência para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, altera o decreto n. 4.871, de 06 de novembro de 2003, e o decreto n. 4.136, de 20 de fevereiro de 2002, e dá outras providências.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2013/decreto/d8127.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2013/decreto/d8127.htm)>. Acesso em: 12 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ Decreto n. 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: 06 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ Lei n. 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/16938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/16938.htm)>. Acesso em: 12 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ Lei n. 7.542, de 26 de setembro de 1986. **Dispõe sobre a pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas ou bens afundados, submersos, encalhados e perdidos em águas sob jurisdição nacional, em terreno de marinha e seus acrescidos e em terrenos marginais, em decorrência de sinistro, alijamento ou fortuna do mar, e dá outras providências.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/17542.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17542.htm)>. Acesso em: 11 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ Lei n. 9.537, de 11 de dezembro de 1997. **Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.** Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19537.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm)>. Acesso em: 11 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ Lei n. 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: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L9966.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9966.htm)>. Acesso em: 11 jan. 2022.

BRASÍLIA. Coordenação-Geral de Comunicação Social. **PF conclui investigações sobre a origem das manchas de óleo que atingiram o litoral brasileiro entre 2019 e 2020.** Disponível em: <<https://www.gov.br/pf/pt-br/assuntos/noticias/2021/12/pf-conclui-investigacoes-sobre-a-origem-das-manchas-de-oleo-que-atingiram-o-litoral-brasileiro-entre-2019-e-2020>>. Acesso em: 30 dez. 2021.

BURITI, Catarina de Oliveira; BARBOSA, Humberto Alves. **Monitoramento do desastre por derramamento de óleo no litoral brasileiro, a partir do satélite SENTINEL-1<sup>a</sup>.** Disponível





em: <[https://www.agbbauru.org.br/publicacoes/Reducao2020/Reducao\\_2ed-2020-16.pdf](https://www.agbbauru.org.br/publicacoes/Reducao2020/Reducao_2ed-2020-16.pdf)>.  
Acesso em: 07 jan. 2022.

CAMACHO, Wellington Nogueira. Wreck removal: an analysis between Brazilian maritime law and the Nairobi international convention on the removal of wrecks. **Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy - MLAW**. Vol. 1, n. 1, jan.-jun.2021. pp 144-163. Disponível em: <<https://mlawreview.emnuvens.com.br/mlaw/article/view/25/70>>.  
Acesso em: 11 jan. 2022.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino; SILVA, Renato Rodrigues. **Breves notas sobre a limitação da responsabilidade civil no transporte marítimo de cargas perigosas e substâncias nocivas à luz da convenção HNS 2010**. Disponível em: <<file:///Users/andrea/Downloads/560-1905-1-PB.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2022.

CARVALHO, Délton Winter de. **Desastres ambientais e sua regulação jurídica: deveres de prevenção, resposta e compensação**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015.

**CONVERSOR DE MOEDAS**. Disponível em: <<https://cuex.com/pt/xdr-brl>>. Acesso em: 09 jan. 2022.

ECOLOGIA INTEGRAL. **Agenda 21**. Disponível em: <<https://www.ecologiaintegral.org.br/Agenda21.pdf>>. Acesso em: 08 jan. 2022.

**HAZARDOUS AND NOXIUS SUBSTANCES CONVENTION. International convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea, 2010 (2010 HNS Convention)**: consolidated text of the international convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea, 1996, and the protocol of 2010 to the convention. Disponível em: <<https://www.hnsconvention.org/wp-content/uploads/2019/05/2010-HNS-Convention-English.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2022.

IBAMA. **Localidades afetadas**. 2019. Disponível em: <[http://www.ibama.gov.br/phocadownload/emergenciasambientais/2019/manchasdeoleo/2019-11-24\\_LOCALIDADES\\_AFETADAS.pdf](http://www.ibama.gov.br/phocadownload/emergenciasambientais/2019/manchasdeoleo/2019-11-24_LOCALIDADES_AFETADAS.pdf)>. Acesso em: 09 jan. 2022.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Conventions**: adopting a convention, entry into force, accession, amendment, enforcement, tacit acceptance procedure. Disponível em: <<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Default.aspx>>. Acesso em: 08 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ **Conventions covering liability and compensation**. Disponível em: <<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/ListOfConventions.aspx>>. Acesso em: 08 jan. 2022.





\_\_\_\_\_ **International convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea (HNS).** Disponível em: <<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Liability-and-Compensation-for-Damage-in-Connection-with-the-Carriage-of-Hazardous-and-Noxious-.aspx>>. Acesso em 10 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ **International convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage.** Disponível em: <<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201110/volume-1110-I-17146-English.pdf>>. Acesso em: 07 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ **List of IMO Conventions:** conventions covering liability and compensation. Disponível em: <<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/ListOfConventions.aspx>>. Acesso em: 08 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ **Nairobi international convention on the removal of wrecks.** Disponível em: <<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx>>. Acesso em: 11 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ **Status of Conventions.** Disponível em: <<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>>. Acesso em: 08 jan. 2022.

INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUNDS. **The 1992 fund convention.** Disponível em: <<https://iopcfunds.org/about-us/legal-framework/1992-fund-convention-supplementary-fund-protocol/>>. Acesso em: 09 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ **Convention, the 1992 fund convention and the supplementary fund protocol.** Disponível em: <[https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions\\_e.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf)>. Acesso em 07 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ **Liability and compensation for oil pollution damage:** texts of the 1992 Civil liability convention, the 1992 fund convention and the supplementary fund protocol. Disponível em: <[https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions\\_e.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf)>. Acesso em 07 jan. 2022.

LEXPOINT. **OE 2021:** valor das custas processuais. Disponível em: <<https://www.lexpoint.pt/conteudos/987/99457/noticias/oe-2021-valor-das-custas-processuais>>. Acesso em 11 jan. 2022.



LOPEZ, Inez. O Brasil e o regime jurídico sobre responsabilidade civil internacional por poluição marinha por óleo: a necessidade de participação nas demais convenções regulatórias. **Meio ambiente marinho e direito: A gestão sustentável da investigação, da exploração e da exploração dos recursos marinhos na zona costeira, na plataforma continental e nos fundos marinhos**. Volume II. Org. Carina Costa de Oliveira [et al.]. Curitiba: Juruá, 2018.

MARINHA DO BRASIL. **Convenção internacional de Nairobi sobre a remoção de destroços, 2007.** Disponível em: <[https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/conv\\_wrc\\_0.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/conv_wrc_0.pdf)>. Acesso em: 10 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ **Convenção internacional sobre a limitação de responsabilidade relativa às reclamações marítimas (LLMC), 1976.** Disponível em: <[https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/llmc\\_76\\_texto\\_consolidado\\_0.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/llmc_76_texto_consolidado_0.pdf)>. Acesso em: 10 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ **Convenção internacional sobre responsabilidade civil por dano causado por poluição por óleo do próprio navio, 2001.** Disponível em: <[https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/trad\\_conv\\_bunker\\_0.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/trad_conv_bunker_0.pdf)>. Acesso em 10 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ **Convenção internacional sobre responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo, 1992.** 2010. Disponível em: [https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/clc\\_92\\_consolidada\\_e\\_atualizada-06dez2010\\_0.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/clc_92_consolidada_e_atualizada-06dez2010_0.pdf). Acesso em: 07 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ **Fund.** Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/codigos-e-convencoes/convencoes/fund>>. Acesso em: 06 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ **Normas da autoridade marítima para estabelecer condições e requisitos para concessão e delegação das atividades de assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem, em perigo no mar, nos portos e vias navegáveis interiores: NORMAM 16/DPC.** Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normam16\\_0.pdf](https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normam16_0.pdf)>. Acesso em: 11 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ **Normas da autoridade marítima para pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas e bens afundados, submersos, encalhados e perdidos: NORMAM 10/DPC.** Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normam10\\_1.pdf](https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normam10_1.pdf)>. Acesso em: 11 jan. 2022.



\_\_\_\_\_ **Normas da autoridade marítima para tráfego e permanência de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras:** NORMAM 08/DPC. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normas/normam08\\_0.pdf](https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normas/normam08_0.pdf)>. Acesso em: 13 jul. 2021.

\_\_\_\_\_ **O que é a Amazônia azul e por que o Brasil quer se tornar potência militar no Atlântico.** 01 nov. 2019. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/o-que-%C3%A9-amaz%C3%B4nia-azul-e-por-que-o-brasil-quer-se-tornar-pot%C3%A2ncia-militar-no-atl%C3%A2ntico>>. Acesso em: 12 jan. 2022.

\_\_\_\_\_ **Política Marítima Nacional (PEM).** Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub\\_pem\\_2040/book.html](https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html)>. Acesso em: 11 jan. 2022.

MARQUES, Lucas Leite; PAOLIELLO, Gabriela Júdice. **Migalhas de direito marítimo no caso Ever Given - Parte V:** Regimes de limitação de responsabilidade do transportador marítimo. Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/coluna/migalhas-maritimas/352761/regimes-de-limitacao-de-responsabilidade-do-transportador-maritimo>>. Acesso em: 11 jan. 2022.

MARTINS, Eliane M. Octaviano (org). **Vade mecum de direito marítimo.** São Paulo: Manole, 2015. *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982.* Montego Bay, Jamaica; 1982.

NAIROBI CONVENTION. **Nairobi international convention on the removal of wrecks.** Disponível em: <<https://nairobi-convention.org/clearinghouse/sites/default/files/UNEP-DEPI-EAF-COP8-2015-10-en-Amended-Nairobi-Convention.pdf>>. Acesso em: 11 jan. 2022.

SENADO FEDERAL. **PLS 487/2013:** reforma do código comercial. Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/115437>>. Acesso em: 11 jan. 2022.

ZANELLA, Tiago V. **Manual de direito do mar.** Belo Horizonte, Editora D'Plácido, 2017.

UNITED NATIONS. **International convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage (FUND).** Disponível em: <<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201110/volume-1110-I-17146-English.pdf>>. Acesso em: 07 jan. 2022.

