

MARINHA DO BRASIL
ESCOLA DE GUERRA NAVAL
MESTRADO PROFISSIONAL EM ESTUDOS MARÍTIMOS

CÉSAR CHRISÓSTOMO MENDONÇA JUNIOR

**POLUIÇÃO PROVENIENTE DO DERRAMAMENTO DE ÓLEO POR
EMBARCAÇÕES NO MEIO AMBIENTE MARINHO: ANÁLISE À LUZ DA
LEGISLAÇÃO E DAS DECISÕES PROFERIDAS PELOS TRIBUNAIS BRASILEIROS**

RIO DE JANEIRO

2017

CÉSAR CHRISÓSTOMO MENDONÇA JUNIOR

**POLUIÇÃO PROVENIENTE DO DERRAMAMENTO DE ÓLEO POR
EMBARCAÇÕES NO MEIO AMBIENTE MARINHO: ANÁLISE À LUZ DA
LEGISLAÇÃO E DAS DECISÕES PROFERIDAS PELOS TRIBUNAIS BRASILEIROS**

Parecer Jurídico apresentado ao Curso de Mestrado Profissional em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Estudos Marítimos.
Área de Concentração em Segurança, Defesa e Estratégia Marítima.

Orientação: Professor Doutor Rodrigo Fernandes More.

RIO DE JANEIRO

2017

M539p Mendonça Junior, César Chrisóstomo
Poluição proveniente do derramamento de óleo por embarcações
no meio ambiente marinho: análise à luz da legislação e das
decisões proferidas pelos tribunais brasileiros/ César Chrisóstomo
Mendonça Junior . __ Rio de Janeiro, 2017.
61 f. : il.

Orientador: Rodrigo Fernandes More.
Dissertação (Mestrado) - Escola de Guerra Naval, Programa de
Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM), 2017.

1. Poluição marinha - Brasil. 2. Derramamento de óleo - aspectos
ambientais. 3. Navios – acidentes – aspectos ambientais. I. Escola de
Guerra Naval (BRASIL). II. Título.

CDD 363.7394

Ficha catalográfica elaborada pela bibliotecária
Nathalice Bezerra Cardoso – CRB7/6128
Biblioteca da Escola de Guerra Naval

CÉSAR CHRISÓSTOMO MENDONÇA JUNIOR

**POLUIÇÃO PROVENIENTE DO DERRAMAMENTO DE ÓLEO POR
EMBARCAÇÕES NO MEIO AMBIENTE MARINHO: ANÁLISE À LUZ DA
LEGISLAÇÃO E DAS DECISÕES PROFERIDAS PELOS TRIBUNAIS BRASILEIROS**

Parecer Jurídico apresentado ao Curso de Mestrado Profissional em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Estudos Marítimos.

Área de Concentração em Segurança, Defesa e Estratégia Marítima.

Aprovado em 26 de Junho de 2017.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Fernandes More – PPGEM/EGN

Prof. Ms. Claudio Rogerio de Andrade Flôr – PPGEM/EGN

Prof. Dr. Tiago Joffily – Universidade Cândido Mendes

RESUMO

A poluição proveniente de embarcações é uma das formas mais antigas de poluição do meio ambiente marinho. Tradicionalmente a poluição era causada pelo transporte e pelas atividades rotineiras, resultante de operações que, por muito tempo, foram consideradas habituais e normais, como a descarga de lixo dos navios, mercadorias deterioradas, águas de lavagem de cisterna, etc. Com a evolução dos motores a combustão no decorrer do século XX, o derramamento de óleo por embarcações, principalmente em virtude dos acidentes marítimos, passou a se destacar no cenário internacional não tardando a chegar no Brasil. Os fatores que contribuíram para o despertar da temática ambiental são diversos, sendo certo que os grandes acidentes da navegação serviram como mola propulsora para a proteção jurídica no tocante à poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações. Desta forma, o presente trabalho tem por objetivo apresentar a problemática sobre a poluição proveniente do derramamento de óleo por embarcações no meio ambiente marinho, especialmente à luz das recentes decisões pelos tribunais brasileiros e da legislação pátria e internacional.

Palavras-chave: Poluição, Derramamento de Óleo, Embarcações, Meio Ambiente Marinho.

ABSTRACT

Pollution from vessels is one of the oldest forms of pollution in the marine environment. Traditionally, it was caused by transport and routine activities resulting from operations that for a long time were considered habitual and normal, such as the discharge of garbage from vessels, deteriorated goods, water from the tanks, etc. With the evolution of combustion engines over the course of the 20th century, oil spills by vessels, mainly due to maritime accidents, started to stand out in the international scenario and, not long after, to Brazil. The factors that contributed to the awakening of this environmental theme are diverse, being that the great accidents of the navigation served as the driving force for the legal protection with respect to the pollution coming from oil spillage by vessels. In this way, the present work has the objective of presenting the problem of pollution from oil spills by vessels in the marine environment, especially in the light of the recent decisions by the Brazilian courts and under the national and international legislation.

Keywords: Pollution, Oil Spill, Vessels, Marine Environment.

SUMÁRIO

1. PREÂMBULO.....	8
2. A CONSULTA.....	9
3. FUNDAMENTAÇÃO.....	10
3.1. QUADRO NORMATIVO RESUMIDO.....	10
4. RESPOSTA AO QUESITO Nº 1.....	12
5. RESPOSTA AO QUESITO Nº 2.....	29
5.1. A QUESTÃO DAS COMPETÊNCIAS ADMINISTRATIVA E JURISDICIONAL	35
6. RESPOSTA AO QUESITO Nº 3.....	40
7. RESPOSTA AO QUESITO Nº 4.....	53
8. CONCLUSÃO.....	53
9. BIBLIOGRAFIA.....	56

1. PREÂMBULO

A poluição proveniente de embarcações é uma das formas mais antigas de poluição do meio ambiente marinho. Tradicionalmente a poluição era causada pelo transporte e pelas atividades rotineiras, resultante de operações que, por muito tempo, foram consideradas habituais e normais, como a descarga de lixo dos navios, mercadorias deterioradas, águas de lavagem de cisterna, etc.

Com a evolução dos motores a combustão no decorrer do século XX, o derramamento de óleo por embarcações, principalmente em virtude dos acidentes marítimos, passou a se destacar no cenário internacional não tardando a chegar no Brasil.

Os fatores que contribuíram para o despertar da temática ambiental são diversos, tais como uma maior conscientização e envolvimento da sociedade nas discussões ambientais a partir do século XX.

Não se pode olvidar, entretanto, que o processo legislativo aqui e alhures, guarda intrínseca relação com os fatos ocorridos ao longo da história. E com a tutela jurídica do meio ambiente marinho não poderia ser diferente. Logo, os grandes acidentes da navegação serviram como mola propulsora para a proteção jurídica no tocante à poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações a partir de meados do século XX.

Soma-se à questão da tutela jurídica alavancada a partir dos grandes acidentes da navegação, a questão dos métodos adotados pelos tribunais no tocante à fixação das indenizações a serem suportadas pelos personagens do cenário da navegação.

Isto porque se a evolução da tutela jurídica quanto aos danos ambientais provenientes de derramamento de óleo no mar já se encontra razoavelmente bem delimitada, o mesmo não se pode afirmar em relação aos critérios de compensação arbitrados pelos tribunais, sobretudo os tribunais brasileiros.

Assim, este parecer visa apresentar a problemática sobre a poluição proveniente do derramamento de óleo por embarcações no meio ambiente marinho, especialmente à luz das recentes decisões pelos tribunais brasileiros e da legislação pátria e internacional.

2. A CONSULTA

A justificativa para o presente parecer partiu do contato com as disciplinas oferecidas pelo Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) na LPII (Regulação do Uso do Mar e Cemarização) que fizeram me aprofundar no estudo da poluição do meio ambiente marinho.

Soma-se a isto que o presente parecer se enquadra em modalidade prevista no artigo 41 do Regulamento do Programa de Pós-graduação em Estudos Marítimos.

Sendo assim, considerando que muitas vezes se percebe uma grande incerteza no tocante à análise do tema pelos tribunais brasileiros gerando insegurança jurídica e afetando a sociedade como um todo, o presente parecer buscará elucidar os seguintes quesitos:

(i) Como se deu a evolução da tutela jurídica internacional do meio ambiente marinho em face da poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações?

(ii) Como a legislação brasileira trata a questão da poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações?

(iii) Como as decisões proferidas pelos tribunais brasileiros se apresentam a respeito da poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações?

(iv) Na hipótese de ocorrência de um acidente com derramamento de óleo, que elementos devem ser considerados pelo causador do referido dano tanto na perspectiva da gestão de riscos, quanto posteriormente em sua liquidação?

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1. QUADRO NORMATIVO RESUMIDO

A resposta à consulta formulada será pautada, resumidamente, pelos seguintes diplomas, além de outros citados que não se encontram mais em vigor:

a) no plano internacional

- Convenção de Londres de 1954, promulgada no Brasil pelo Decreto Nº 87.566, de 16 de setembro de 1982;
- Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil de Danos Causados por Poluição por Óleo de 1969, promulgada no Brasil pelo Decreto Nº 83.540, de 4 de junho de 1979;
- Convenção Internacional Relativa à Intervenção em Alto-mar nos casos de baixa por Poluição por Óleo de 1969, promulgada no Brasil pelo Decreto Nº 6.478, de 9 de junho de 2008;
- Convenção Internacional sobre a Constituição de um Fundo Internacional de Indenizações de Danos causados pela Poluição por Hidrocarbonetos de 1971;
- Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios de 1973, promulgada no Brasil pelo Decreto Nº 2.508, de 4 de março de 1998;
- Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM) de 1982, Promulgada no Brasil pelo Decreto Nº 99.165, de 12 de março de 1990;
- Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em caso de Poluição por Óleo de 1990, promulgada no Brasil pelo Decreto Nº 2.870, de 10 de dezembro de 1998.

b) no plano interno

- Constituição Federal de 1988;
- Lei Federal Nº 6.938 de 31 de agosto de 1981– Política Nacional de Meio Ambiente;
- Lei Federal Nº 7.347 de 24 de julho de 1985– Ação Civil Pública por Danos Ambientais;
- Lei Federal Nº 9.605 de 12 de fevereiro de 1998 – Lei de Crimes Ambientais;
- Lei Federal de 28 de abril de 2000 – estabelece princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios;

- Decreto Nº 4.136/02 de 20 de fevereiro de 2002: Regulamenta as sanções às infrações previstas na Lei 9.966/00;
- Lei Federal Nº 7.661, de 16 de maio de 1988 - Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro;
- Decreto Nº 5.300, de 07 de dezembro de 2004 – Regulamenta o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro;
- Lei Federal 9.537, de 11 de dezembro de 1997 - Segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional;
- Lei Federal 9.478, de 06 de agosto de 1997 – Institui a Agência Nacional do Petróleo;
- Decreto Nº 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.

4. RESPOSTA AO QUESITO Nº 1

“Como se deu a evolução da tutela jurídica internacional do meio ambiente marinho em face da poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações?”

Antes de se adentrar ao estudo da tutela jurídica internacional propriamente dita, se faz necessário no presente parecer estabelecer os conceitos de meio ambiente marinho e poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações.

Além de ser tarefa árdua estabelecer qualquer conceito, o meio ambiente encontra o primeiro obstáculo conceitual dentro de si mesmo, ou seja, na expressão “meio ambiente”.

Alguns autores, tais como Scalassara¹, não concordam com a adoção da expressão “meio ambiente”. Isto porque, em sua visão, tal expressão revela-se um pleonasma.

Todavia, afiliamo-nos ao posicionamento da doutrina, tais como Silva², que reconhecem o vício de linguagem da expressão - haja vista que “meio” é aquilo que está no centro de algo e “ambiente” é o local onde se encontra o ente a ser tutelado – todavia, sustentam a necessidade de reforçar o sentido significante de determinados termos³, ou seja, compreendem que a expressividade do termo partiu de um fenômeno no qual o legislador sentiu a imperiosa necessidade de dar, aos textos legislativos, a maior precisão significativa possível.

Quanto ao termo marinho, este possui sua origem no latim *marinu*, significando “que habita o mar, ou dele provém”⁴, logo, a expressão “meio ambiente marinho” compreende todos os ecossistemas presentes no mar⁵.

Desta forma, segundo More⁶, a definição mais ampla e completa de meio ambiente marinho encontra-se na Convenção para Proteção do Meio Ambiente Marinho do Atlântico, assinada em Paris em 1992, pois:

¹ SCALASSARA, Lecir Maria. Poluição Marinha e Proteção Jurídica Internacional. Curitiba: Juruá, 2008, p. 28.

² SILVA, José Afonso da. Direito Ambiental Constitucional. São Paulo: Malheiros, 1997. P.1

³ GUERRA, Sidney. A Tutela Internacional do Meio Ambiente e o Florescimento do Direito Internacional Ambiental. In: Direito Internacional Ambiental e do Petróleo. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009, p.3.

⁴ Dicionário Eletrônico Aurélio versão 5.8.3, 2010.

⁵ SCALASSARA, Ob. Cit.

“Segundo esta Convenção (que no Preâmbulo reconhece a vital importância tanto do meio ambiente marinho quanto da fauna e da flora para todas as nações), sua área de aplicação estende-se às águas internas e ao mar territorial dos Estados-parte, ao mar além e adjacente ao mar territorial sob jurisdição do Estado costeiro, conforme reconhecido pelo direito internacional, bem como ao alto-mar, inclusive o solo de todas as águas internas e seu subsolo. As águas internas são definidas como as águas que se estendem da linha base para o mar territorial até o limite de água fresca. Finalmente, o limite de água fresca é aferido no período da maré baixa, estabelecendo-se no local onde o curso d’água interno adquire salinidade devido à presença da água do mar. Uma definição bastante completa e ampla. Meio ambiente marinho, neste contexto, compreende todos os seres vivos e não-vivos que se estabelecem sob as águas do mar, inclusive aqueles seres vivos cuja cadeia alimentar estão inexoravelmente ligadas à vida marinha (i.e. aves marinhas)”

Assim, nesse parecer, consideraremos como “meio ambiente marinho”: todos os seres vivos e não-vivos que se estabelecem sob as águas do mar, inclusive aqueles seres vivos cuja cadeia alimentar estão inexoravelmente ligadas à vida marinha.

Definido o conceito de “meio ambiente marinho”, passamos agora a análise do conceito de poluição marinha.

Em que pese conteúdos esporádicos ao longo da história que se relacionem com uma embrionária proteção ao meio ambiente marinho, a questão da tutela jurídica do meio ambiente marinho é uma preocupação da comunidade jurídica relativamente recente, visto que ela se intensifica somente a partir de meados do século XX.

Nesta esteira, há uma relevante definição sobre poluição proveniente do GESAMP⁷ de 1970 que define poluição marinha como sendo:

“A introdução pelo homem, directa ou indirectamente, de substâncias ou de energia no ambiente, tendo como consequência efeitos nefastos, como danos para os recursos vivos, riscos para a saúde humana, obstáculos às atividades marítimas, alteração da qualidade da água do mar e redução das possibilidades no domínio do laser”⁸

⁶ MORE, Rodrigo Fernandes. “A Poluição do Meio Ambiente Marinho e o Princípio da Precaução”. Disponível em: <http://more.com.br/artigos.asp>. Acesso em: 11 Dezembro 2015.

⁷ Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution.

⁸ GARAPETO, Cristina. Poluição das Águas. Lisboa:Universidade Aberta, 1999. p.16.

Essa definição foi muito importante e serviu de base para vários textos internacionais, a exemplo da Convenção de Barcelona de 1976, pelo Conselho Diretivo das Comunidades Europeias para a poluição de substâncias perigosas descarregadas no meio marinho.⁹

Sob o viés do direito brasileiro, apesar de não ser objeto do presente estudo, pode-se destacar o decreto 50.877, de 29.06.1961, que em seu art. 3º, define poluição das águas como:

“Qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas das águas, que possa importar em prejuízo à saúde, à segurança e ao bem-estar das populações e ainda comprometer a sua utilização para fins agrícolas, industriais, comerciais, recreativos e, principalmente, a existência normal da fauna aquática”

Todavia, a mais importante definição sobre a poluição do meio ambiente marinho encontra-se na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 (CNUDM)¹⁰, em seu art. 1º, 4, que define poluição do meio ambiente marinho como sendo:

“poluição do meio marinho significa a introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização, e deterioração dos locais de recreio”

Assim, essa definição abrange um dano efetivo e real, mas também inova ao abarcar a possibilidade de proteção a danos potenciais. Além disso, ao estabelecer que também é poluição a introdução indireta de substâncias ao meio marinho, a CNUDM possibilita a tipificação da poluição proveniente da terra e da atmosfera.

Esclarecidos os conceitos de meio ambiente marinho e poluição marinha, passa-se a analisar a fonte de poluição escolhida para o presente parecer, qual seja a poluição por derramamento de óleo proveniente de embarcações.

⁹ SCALASSARA, Lecir Maria. Ob. Cit., p. 37.

¹⁰ MORE, Rodrigo F; BEIRAO, A. P. . A gestão da zona costeira sob a ótica da obrigação de proteção e preservação do meio marinho na Convenção de Direito do Mar. In: Rodrigo Fernandes More, Maria Luiza Machado Granziera, Alcindo Gonçalves. (Org.). Desafios ambientais da Zona Costeira. 1ed.São Paulo: Essencial Idea Publishing, 2014, v. 1, p. 133..

Inicialmente, faz-se necessário uma breve explicação quanto à escolha do termo “embarcação” e não “navio”. Esclarece-se de plano que a legislação pátria não faz distinção entre esses dois termos. Alguns autores como Hugo Simas¹¹, buscam a diferenciação como sendo a embarcação toda a construção destinada a correr sobre a água e navio para a embarcação utilizada na indústria da navegação. Outros autores como Stoll Gonçalves¹², reconhecem não haver na lei distinção clara, mas sustentam que geralmente embarcação é a designação dada aos meios de transporte de pequena tonelagem, empregados no interior dos portos.

A divergência da doutrina também é encontrada no plano internacional, que por muito tempo debateu questões relativas ao tema, tais quais, em saber se meros flutuantes, desprovidos de meios de propulsão próprios (pontões, dragas) deveriam ser compreendidos na noção de navio¹³, limitando-se a este toda a construção destinada a percorrer mares, lagos ou rios, transportando para qualquer fim, pessoas.

Sendo assim, levando em consideração as grandes inovações tecnológicas na indústria naval, sobretudo no segmento do setor *offshore*, adotaremos no presente trabalho o termo “embarcação” em sentido amplo, incluindo assim as plataformas fixas, auto elevatórias, semissubmersíveis, FPSOs, etc., além do que a doutrina clássica convencionalmente entende por “navio”, como acima demonstrado.

Quanto ao conceito de derramamento de óleo, o presente trabalho tem como objeto a introdução de óleo no meio ambiente marinho proveniente da atividade humana, logo excluem-se as infiltrações naturais através de fendas nos fundos oceânicos.

Além disso, a noção de óleo no presente trabalho compreende no petróleo propriamente dito (óleo cru), bem como de outros hidrocarbonetos provenientes da utilização diversificada de derivados do petróleo¹⁴, tais como óleo combustível marítimo (*bunker*), parafina, óleo diesel, etc.

11 SIMAS, Hugo. Compendio de Direito Marítimo brasileiro. São Paulo:Saraiva, 1938, p.22.

12 GONÇALVES, Stoll. Do Seguro Marítimo de Mercadorias. Rio de Janeiro:Editora Fluminense, 1922, p. 236.

13 SAMPAIO DE LACERDA, J.C. Curso de Direito Privado da Navegação. Vol.1. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1969, p.48

14 SEYFFERT, Márcia Caruso e Outros. Poluição Marinha. Rio de Janeiro:Editora Interciência, 2008, p. 77.

Destarte, não serão parte desta análise a poluição marinha por outras formas de óleo, tal como a poluição proveniente de descarte voluntário de óleo de cozinha por embarcações pesqueiras, por exemplo.

Estabelecidos os conceitos, passa-se a analisar a evolução da proteção internacional no tocante à poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações.

A poluição proveniente de embarcações é uma das formas mais antigas de poluição do meio ambiente marinho¹⁵. Tradicionalmente a poluição era causada pelo transporte e pelas atividades rotineiras, resultante de operações que, por muito tempo, foram consideradas habituais e normais, como a descarga de lixo dos navios, mercadorias deterioradas, águas de lavagem de cisterna, etc.

Com a evolução dos motores a combustão no decorrer do século XX, o derramamento de óleo por embarcações, principalmente em virtude dos acidentes marítimos, passou a se destacar no cenário internacional. Assim, a primeira Convenção que tratava de forma relevante da poluição do mar por óleo foi a Convenção de Londres de 1954¹⁶.

Neste particular, destaca-se que no texto da Convenção de Londres¹⁷, a preocupação repousava na questão da redução e controle da poluição e não propriamente em sua proibição, além de diversas limitações, estabelecendo as seguintes normas: a) a convenção aplica-se aos navios matriculados em território dos contratantes e aos não matriculados que tenham sua nacionalidade. Ela não se aplica: 1 – aos navios e tanques que tenham tonelagem inferior a 150t e aos demais navios de menos de 500t; 2 – aos navios que navegam nos Grandes Lagos da América do Norte e nas águas que são tributárias deles; 3 – aos navios de guerra e aos navios auxiliares da Marinha de Guerra, etc.; b) que os navios joguem hidrocarbonetos nas águas o mais longe possível da terra; c) não é proibido o lançamento de hidrocarbonetos (petróleo, óleo diesel, *free oil* e óleo de pesca ou mistura de hidrocarbonetos) para evitar uma avaria ou salvar vida humana; o mesmo ocorre se o lançamento provém de uma avaria onde se tomaram todas as precauções possíveis; d) os Estados não podem punir a poluição do alto-mar com penalidade menor do que a

¹⁵ SCALASSARA, Lecir Maria. Ob. Cit., p. 43.

¹⁶ MELLO, Celso D. de Albuquerque. Alto-Mar. Rio de Janeiro:Renovar, 2001, p.164.

¹⁷ Promulgada no Brasil pelo Decreto Nº 87.566, de 16 de setembro de 1982.

imposta para a poluição de suas águas territoriais; e) os navios são obrigados a ter um registro de hidrocarbonetos que pode ser examinado pelas autoridades do Estado em cujo porto se encontra o navio; f) um contratante pode comunicar a outro a violação de um navio seu nacional da presente convenção; g) foram criadas várias zonas de interdição para os navios-tanques fazerem lançamento de hidrocarbonetos ou mistura contendo hidrocarbonetos. A regra predominante é que não podem lançar esses produtos a menos de 100 milhas da terra. Logo, esta convenção é considerada como sendo a primeira concluída para a proteção do meio ambiente marinho (foi emendada em 1962, 1969 e 1971)¹⁸.

Os fatores que contribuíram para o despertar internacional da temática ambiental são diversos, tais como uma maior conscientização e envolvimento da sociedade nas discussões ambientais¹⁹ a partir do século XX.

Não se pode olvidar, entretanto, que o processo legislativo aqui e alhures, guarda intrínseca relação com os fatos ocorridos ao longo da história. E com a tutela jurídica do meio ambiente marinho não poderia ser diferente. Logo, os grandes acidentes da navegação, em proporções nunca antes vistas, serviram como mola propulsora para a proteção jurídica no tocante à poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações a partir de meados do século XX.

E nesse contexto, destaca-se o acidente com o TORREY CANYON, em 1967, que desencadeou uma série de convenções quanto à proteção do meio ambiente marinho devido a poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações.

É considerado como o primeiro grande desastre ambiental marítimo. Ocorreu em março de 1967, no Canal da Mancha. O navio petroleiro TORREY CANYON, registrado sob a bandeira de conveniência da Libéria, chocou-se contra um rochedo, naufragando posteriormente e derramando, ao longo de 12 dias, cerca de 119 mil toneladas de óleo cru de origem do Kuwait²⁰.

¹⁸ MELLO, Celso D. de Albuquerque. Ob. Cit., p.165.

¹⁹ ZANELLA, Tiago Vinicius. Direito do Mar. Curitiba: Juruá Editora, 2015, p.154.

²⁰ Disponível em <http://www.itopf.com/in-action/case-studies/case-study/torrey-canyon-united-kingdom-1967>. Acesso em 03.01.2015.

A reação provocada pelo acidente com o TORREY CANYON no ordenamento internacional ambiental foi acompanhada por uma transformação de valores na sociedade internacional²¹.

Soma-se à questão da tutela jurídica alavancada a partir deste relevante acidente, a questão dos métodos adotados na tentativa de mitigar o derramamento, servindo como verdadeiro laboratório (nos erros e acertos) nos ulteriores acidentes da navegação de grandes proporções.

Tem-se então que o referido acidente foi fundamental para muitas convenções visando a adoção de medidas concretas para prevenir e remediar os efeitos da poluição por óleo no mar, destacando no plano regional a Convenção de Bonn, de 1969 e no plano internacional favoreceu a realização da Conferência de Bruxelas em 1969, que resultou na adoção da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por danos causados por Poluição por Óleo (CLC/69)²², que buscou determinar responsabilidades, mas também focou na questão da prevenção de novos acidentes²³.

Assim, a CLC/69 é fruto dessa nova concepção originada, entre outros aspectos, pela pressão da comunidade internacional em face dos grandes acidentes da navegação com graves sequelas ao meio ambiente marinho.

Como visto, a tragédia do TORREY CANYON, em 1967, impulsionou o entendimento de que o regime da responsabilidade civil ambiental existente não era satisfatório e não mais correspondia aos avanços no transporte de hidrocarbonetos e a proporção dos danos causados por acidentes relacionados a este transporte²⁴.

Desta forma, a CLC traz a inovação de não se contentar somente com a questão da limitação da responsabilidade, mas com a adoção de um inovador regime de responsabilização civil que não apenas limita, mas também estabelece suas imputações.

²¹ MORE, Rodrigo F; REI, F. C. F. . Torrey Canyon, Exxon-Valdez e Deepwater Horizon-Golfo do Mexico: direito ambiental e os mega-acidentes na sociedade de risco. In: Ramón Antonio Castro Cortez. (Org.). Contingencias de Derecho Marítimo. 1ed.Caracas: Legis, 2013, v. 1, p. 54.

²² Promulgada no Brasil pelo Decreto Nº 83.540, de 4 de junho de 1979.

²³ ZANELLA, Tiago Vinicius. Ob. Cit. p.155.

²⁴ RODRIGUES, Andre Mondaine. Análise do Regime da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos em Transporte Marítimo sob à Óptica da Análise Económica do Direito. Revista Jurídica Luso-Brasileira, Ano 1, nº 1. 2015, p.463.

Quanto a sua competência material, esta é estabelecida logo em seu artigo primeiro, em que destacamos:

“Artigo I

Para os fins da presente Convenção:

1. "Navio" significa toda embarcação marítima ou engenho marítimo flutuante, qualquer que seja o tipo, que transporte efetivamente óleo a granel como carga.

(...)

5. "Óleo" significa qualquer óleo persistente, tais como petróleo bruto, óleo combustível, óleo diesel pesado, óleo lubrificante e óleo de baleia, quer transportado a bordo de um navio como carga ou nos tanques de um navio, quer nos tanques de combustível desse navio.

6. "Dano por Poluição" significa a perda ou dano, causados fora do navio transportador de óleo, por contaminação resultante de um derrame ou descarga de óleo do navio onde quer que possa ocorrer esse derrame ou descarga, e inclui o custo das despesas com medidas preventivas e outras perdas ou danos causados por essas medidas preventivas. (...)"

Percebe-se de plano que a CLC/69 está a tratar somente dos navios que transportem óleo a granel como carga.

Em primeiro lugar, se observa que a CLC houve por bem combinar a denominação “navio” e “embarcação”, ampliando assim sua delimitação, visto que considera como “navio” toda “embarcação” marítima ou engenho marítimo flutuante.

Todavia, a restrição ocorrerá na segunda parte do art. I, 1, em que se acolhe um conceito abrangente de “navio”, independentemente do tipo, mas ressalta que o navio “transporte efetivamente óleo a granel como carga”.

Logo, a CLC/69 não tutela qualquer derramamento de óleo, pois é necessário que a embarcação esteja transportando o óleo como carga.

Desta forma, não encontram guarida na CLC vazamentos de óleo *bunker*²⁵ - caso este tipo de óleo seja proveniente da própria locomoção da embarcação - em virtude de acidentes da navegação, por exemplo. Sendo esta uma das principais causas de poluição por embarcações.

Quanto ao tipo do óleo, a CLC em seu art. I, 5, traça uma interpretação no seu sentido lato, incluindo até mesmo óleos que não guardam relação com hidrocarbonetos, como óleo de baleia, por exemplo.

Em relação ao termo poluição, extrai-se também uma interpretação restritiva, uma vez que condiciona a necessidade da contaminação, não incluindo assim o risco potencial.

Sendo assim, apesar de seu caráter inovador e de relevância no ordenamento internacional, a CLC apresentava algumas lacunas que as convenções posteriores buscaram preencher.

Ainda no final da década de 60, a Convenção Internacional Relativa à Intervenção em Alto-mar nos casos de baixa por Poluição por Óleo de 1969²⁶, também grande importância, ressalta a questão da cooperação entre os Estados em casos de poluição em Alto-Mar, cooperação esta que permite aos estados membros tomar, em alto mar, as medidas necessárias para prevenir, atenuar ou eliminar os perigos graves e iminentes de poluição ou ameaça de poluição das águas do mar por óleo, para suas costas ou interesses conexos, resultante de um acidente marítimo ou das ações relacionadas a tal acidente.

Em complemento às duas convenções de 1969 apontadas acima, no início da década de 70, surge a Convenção Internacional sobre a Constituição de um Fundo Internacional de Indenizações de Danos causados pela Poluição por Hidrocarbonetos de 1971²⁷.

Assim, o Fundo Internacional para compensação dos prejuízos devidos à poluição por óleo, visa assegurar uma indenização quando a proteção decorrente da CLC sobre

²⁵ Bunker é, tecnicamente, o combustível utilizado no motor de um navio. É viscoso e tem alto teor de enxofre devido a sua composição e deve ser capaz de trabalhar sob alta pressão sem que suas utilidades, ou estrutura molecular sejam afetadas, causando perda de potência no motor da embarcação. É aliado ao lubrificante em sua injeção, imprescindível na saúde das engrenagens que movimentam o navio.

²⁶ Promulgada no Brasil pelo Decreto Nº 6.478, de 9 de junho de 2008, D.O.U. de 10/06/2008, p. 23.

²⁷ O Brasil não é signatário.

responsabilidade for considerada insuficiente²⁸. Esse é o seu principal papel. Trata-se, em suma, de um fundo internacional, alimentado pela contribuição dos atores no cenário do mercado marítimo que são membros desta convenção. A ideia principal do Fundo é a de que o proprietário / armador do navio não pode suportar sozinho as consequências de um desastre ecológico de grande magnitude.

O avanço nas discussões no tocante à poluição marinha permitiram o surgimento da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, a MARPOL 73/78²⁹.

Adotada em dois estágios, a MARPOL representou uma verdadeira reforma no controle da poluição do meio ambiente marinho, pois permitiu o controle preventivo da poluição. Adotada inicialmente em 1973, a MARPOL passou por uma significativa reformulação em 1978 que visou, dentre outras coisas, estimular a aceitação dos países para agilizar a sua entrada em vigor. O seu principal objetivo é fazer com que os Estados Membros previnam e minimizem a poluição marinha causada por navios, seja ela relacionada com descargas ou vazamentos acidentais ou com os procedimentos operacionais de rotina. Diferente da sua antecessora, a OILPOL 54, a MARPOL trata não só da poluição por óleo, mas também de outras formas de poluição marinha proveniente de navios.

A MARPOL é um instrumento de vocação universal e logo em seu preâmbulo destaca que o seu objetivo é *“preservação do meio ambiente dos mares e costas contra poluição, desejando conseguir a completa eliminação da poluição intencional do ambiente marinho por óleo e outras substâncias nocivas e a minimização dos despejos acidentais de tais substâncias”*³⁰.

Merece destaque o fato da MARPOL possuir uma das mais abrangentes definições de “navio”, aplicando-se a todos os tipos de embarcações, tais como *“hydrofoil boats”*, veículos a colchão de ar, submersíveis, engenhos flutuantes e plataformas fixas ou flutuantes³¹.

²⁸ HECK, Mariana. A ação normativa da organização marítima internacional e seus instrumentos em face da poluição marítima por óleo causada por navios. Revista de Direito Internacional da UniCEUB, volume 9, n. 3, 2012, p. 213.

²⁹ Promulgada no Brasil pelo Decreto Nº 2.508, de 4 de março de 1998.

³⁰ Convenção Internacional para Prevenção da Poluição Causada por Navios, disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1998/decreto-2508-4-marco-1998-437323-publicacaooriginal-1-pe.html>

³¹ Convenção Internacional para Prevenção da Poluição Causada por Navios, art.2.4.

De evidente relação com a segurança em seu viés de *safety*³², a MARPOL impõe uma série de regras para construção de navios novos e modificações para os navios existentes, além de incorporar procedimentos para a prevenção da poluição por óleo nos mares, tais como: a) a submissão dos navios a revisões periódicas; b) a criação de zonas especiais onde as descargas de óleo são proibidas, excepcionando apenas os navios em dificuldade; c) a obrigação de os navios conservarem os hidrocarbonetos a bordo, através da instalação de uma cisterna de decantação; e d) instalação de mecanismos de controlo de derramamentos de hidrocarbonetos, entre outros³³.

Como dito, a Convenção MARPOL não trata somente do objeto do presente trabalho, pois não se aplica apenas aos hidrocarbonetos, ela é mais ampla, estendendo-se também a outras substâncias nocivas de forma a buscar regular todas as formas de poluição provenientes dos navios, quer acidentais, quer intencionais.

A prevenção da poluição por óleo está tratada no anexo I, adotando o princípio geral de proibição da descarga a partir dos navios, salvo algumas exceções. Senão vejamos:

“ MARPOL – Anexo I, Capítulo II, Regra 9

1 - Sujeita às disposições das Regras 10 e 11 deste Anexo e ao parágrafo (2) desta Regra, qualquer descarga de óleo ou misturas oleosas no mar, proveniente de navios aos quais este Anexo se aplica, será proibida, exceto quando forem satisfeitas todas as condições seguintes:

a) para um petroleiro, exceto como estabelecido na alínea (b) deste parágrafo:

I) o petroleiro não esteja dentro de uma área especial;

II) o petroleiro esteja a mais de 50 milhas náuticas da terra mais próxima;

III) o petroleiro esteja navegando na sua rota;

IV) o regime instantâneo de descarga do conteúdo de óleo não exceda 60 litros por milha náutica;

V) a quantidade total de óleo descarregado no mar não ultrapasse, em petroleiros existentes, 1/15.000 da quantidade total da carga especificada, da qual o resíduo constitui uma parte em petroleiros novos, 1/30.000 da quantidade total da carga especificada da qual o resíduo constitui uma parte; e

³² BEIRÃO, André Panno. “Segurança do mar”: que segurança? In: BEIRÃO, A. P.; PEREIRA, A.C.A., Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar. Brasília: FUNAG, 2014. p. 127-165. (Coleção Relações Internacionais). Disponível em: <http://funag.gov.br/loja/download/1091Convencao_do_Direito_do_Mar.pdf>.

³³ ROCHA, Mário de Melo. A avaliação de impacto ambiental como princípio do direito do ambiente nos quadros internacional e europeu. Porto: Universidade Católica, 200, p. 223.

VI) o petroleiro possua em operação, exceto como estabelecido na Regra 15 (5) e (6) deste Anexo, um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo e um sistema de tanque de resíduo, como exigido pela Regra 15 deste Anexo;

b) proveniente de um navio de tonelage bruta de arqueação igual ou superior a 400 toneladas que não seja um petroleiro e proveniente dos porões dos compartimentos de máquinas de um petroleiro, excluindo os porões dos compartimentos das bombas de carga, a menos que misturada com resíduos do óleo da carga:

I) o navio não esteja dentro de uma área especial;

II) o navio esteja mais de 12 milhas náuticas da terra mais próxima;

III) o navio esteja navegando na sua rota;

IV) o conteúdo de óleo do e fluente seja de menos de 100 partes por milhão, e

V) * o navio possua em operação um sistema de monitoragem e controle da descarga de óleo, um equipamento separador óleo água, um sistema de filtragem de óleo ou outra instalação como exigido pela Regra 16 deste Anexo.”

Destarte, a MARPOL 73/78 é um dos principais instrumentos vigentes destinados à luta contra a poluição por embarcações, e seus signatários representam mais de 90% da tonelage mercante mundial³⁴.

Com efeito, se podemos afirmar que foi nos anos 60 que a comunidade internacional acordou definitivamente para a questão da proteção do meio ambiente marinho no plano jurídico, com a produção das convenções apresentadas acima e outras, certo é que a evolução da discussão quanto aos problemas ambientais marinhos e o direito do mar culminará na principal conferência já realizada, qual seja a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM) de 1982, em Montego Bay, Jamaica³⁵.

A prevenção e a proteção do meio marinho são preocupações constantes da CNUDM. E proteger, significa, em outras palavras: determinar as condutas que preservam o equilíbrio do meio ambiente, em detrimento de outras, consideradas ilícitas ou proibidas, e portanto, acompanhadas de uma sanção, caso sejam praticadas³⁶.

Dessa forma, as regras do Direito internacional do Meio Ambiente tendentes à prevenção e proteção do meio ambiente marinho contra a poluição por óleo proveniente de embarcações

³⁴ SCALASSARA, Lecir Maria. Ob. Cit., p. 123.

³⁵ Promulgada no Brasil pelo Decreto Nº 99.165, de 12 de março de 1990.

³⁶ SOARES, Guido Fernando S. Direito internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidades. São Paulo:Atlas, 2001, p.20.

representam uma construção piramidal, e sob o vértice da pirâmide encontra-se a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, que configura um tratado universal – de abrangência geral do conjunto da matéria³⁷.

Com a Convenção houve a concretização de um regime global para os oceanos e para os mares do planeta, no qual foram estabelecidas as competências nacionais e regulada a utilização dos oceanos e dos seus recursos, sendo certo que a questão da poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações encontra-se abrigada no contexto da CNUDM.

Esse caráter codificador da CNUDM é consagrado em seu artigo 237, que irá estabelecer o Princípio da compatibilidade da CNUDM com outros instrumentos anteriores ou posteriores a esta, pelo qual é declarada a compatibilidade das obrigações contraídas em outros instrumentos anteriores ou posteriores à CNUDM para a proteção e preservação do meio ambiente marinho, sempre que não se contraponham com os princípios e obrigações desta.³⁸

Assim, a CNUDM não se revela como um regime quadro, mas sim como um *umbrella treaty*, ou seja, é um tratado em sentido amplo, que abriga outros atos internacionais menos solenes firmados em complementação àquele³⁹.

Para Guido Fernandes Soares Silva⁴⁰, nos tratados quadro há a instituição de órgãos legisladores, como Conferências das Partes Contratantes (COPs), como função delegada pelos Estados, de complementar o tratado, enquanto que nos *umbrella treaties* os próprios Estados realizam a atividade legisladora de forma autônoma. Os tratados quadro são implementados pelos mesmos Estados que participaram de sua formação, tratando-se de uma estrutura unitária, ao passo que nos *umbrella treaties* nem sempre há uma sucessividade no tempo ou coincidência de foros de negociação e de Estados-partes, entre aqueles e os Tratados que se colocam sob o guarda-chuva.

³⁷ MARTINS, Eliane M. Octaviano. Direito marítimo internacional: da responsabilidade internacional pelos danos causados ao meio ambiente marinho. UFPB, Verba Juris, ano 7, n. 7, 2008, p.261.

³⁸ SCALASSARA, Lecir Maria. Ob. Cit., p. 97.

³⁹ SOARES, Guido Fernando S. Ob. Cit., p.175.

⁴⁰ Idem.

Estabelecida essa observação quanto à natureza de tratado guarda-chuva da CNUDM, tem-se que sob o prisma da poluição proveniente de embarcações, podemos destacar os artigos 194, (3.b) e 211.

No artigo 194, 3.b, verifica-se que o objetivo é a redução da poluição proveniente dos navios mediante a adoção de “*medidas para prevenir acidentes e enfrentar situações de emergência, garantir a segurança das operações no mar, prevenir descargas internacionais ou não e regulamentar o projeto, construção, equipamento, funcionamento e tripulação das embarcações*”.

O artigo 211 estabelece competências legislativas que tenham por finalidade a prevenção, redução e controle da poluição do meio ambiente marinho, em que as competências estabelecidas impõem aos Estados a obrigação de adotar normas de efeitos territoriais e extraterritoriais.

O n.1 trata das normas de efeitos territoriais devendo os Estados, através da “organização internacional competente ou de uma conferência diplomática geral”, estabelecer regras e normas de caráter internacional com a finalidade de prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio ambiente marinho proveniente de embarcações, bem como devem adotar, quando apropriado, sistemas de fixação de tráfego destinados a minimizar o risco de acidentes suscetíveis de causar a poluição do meio marinho, incluindo o litoral, e danos de poluição relacionados com os interesses dos Estados costeiros. Regras e normas que devem ser reexaminadas periodicamente de acordo com a necessidade⁴¹.

O n.2 do artigo 211 impõe aos Estados o dever de “adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações que arvoem a sua bandeira ou estejam registradas no seu território. Tais leis e regulamentos devem ter pelo menos a mesma eficácia que as regras e normas internacionais geralmente aceitas que se estabeleçam por intermédio da organização internacional competente ou de uma conferência diplomática geral”.

Já o n.3, estabelece normas direcionadas e Estados que possuam normas internas ou em convênios com outros Estados que estabeleçam requisitos especiais para prevenir, reduzir e

⁴¹ SCALASSARA, Lecir Maria. Ob. Cit., p. 117.

controlar a poluição do meio ambiente marinho, como condição para a admissão de embarcações estrangeiras nos seus portos ou nas suas águas interiores ou para fazerem escala nos seus terminais ao largo da costa. E também impondo aos Estados a obrigação de dar a devida publicidade a esses requisitos e comunicá-los à organização internacional competente, bem como de indicar quais os Estados que participam dos ajustes de cooperação. Como garantia de eficácia das normas anteriores, o mesmo dispositivo ainda estabelece a obrigação de os Estados exigirem do comandante de uma embarcação que arvore a sua bandeira ou que esteja registrada no seu território que, quando navegar no mar territorial de um Estado participante nos mesmos ajustes normativos, que informe, a pedido desse Estado, se seu destino é um Estado da região e que também faça parte do referido ajuste normativo. Em caso afirmativo, deverá indicar também se a embarcação reúne os requisitos estabelecidos por esse Estado para a admissão nos seus portos. Ao final, é garantida a aplicação do art. 211, sem prejuízo de a embarcação continuar a exercer seu direito de passagem inofensiva ou da aplicação do n. 2 do art. 25.

Nos números 4 e 5, reconhece-se a competência dos Estados costeiros de impor normas para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio ambiente marinho a navios estrangeiros no seu mar territorial e na Zona Econômica Exclusiva, não podendo, no primeiro caso, tais normas dificultar a passagem inocente de embarcações estrangeiras e no segundo caso devendo as leis e regulamentos estar em “conformidade com e em aplicação das regras e normas internacionais geralmente aceitas estabelecidas por intermédio da organização internacional competente ou de uma conferência diplomática geral”.

Destaca-se ainda o n. 6.a, em que se estabelece que, no caso de serem inadequadas as regras e normas internacionais (referidas no n.1) para enfrentar circunstâncias especiais na ZEE, podem os Estados Costeiros adotar medidas especiais para prevenir a poluição proveniente de embarcações, que devem ser comunicadas à Organização Internacional competente (IMO), a qual as apreciará no prazo de 12 meses após a recepção, tendo em vista as condições oceanográficas e ambientais. Essas leis e regulamentos somente serão aplicáveis a embarcações estrangeiras após o prazo de 15 meses a contar da data em que a comunicação tenha sido apresentada à organização.

Desta forma, a Convenção da Nações Unidas sobre Direito do Mar leva a um patamar nunca antes visto a questão da cooperação internacional e por todo o seu conteúdo é, mesmo após

quase 35 anos, a mais importante convenção no tocante a proteção e preservação do meio ambiente marinho.

Todavia, em pese o avanço da legislação internacional, especialmente em função da CNUDM, é inegável que a comunidade internacional manteve e vem mantendo uma constante preocupação quanto à poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações.

Acidentes como o AMOCO CADIZ (1978), ocorrido no decorrer das discussões (1974 a 1982) que culminaram na assinatura da Convenção da Nações Unidas sobre Direito do Mar, também tiveram grande relevância para as convenções que se seguiram à CNUDM.

Referido acidente, ocorrido em 16.03.1978 nas costas da Bretanha, foi um dos maiores da história e ao longo de duas semanas introduziu no meio ambiente marinho cerca de 223.000 toneladas de óleo cru iraniano e 4.000 toneladas de óleo *bunker*⁴².

Os inúmeros prejuízos causados em cerca de 375 quilômetros da costa francesa poderiam ter sido mitigados se as operações de salvamento fossem mais eficazes.

A experiência negativa na condução de grandes acidentes, como o caso AMOCO CADIZ, foi fundamental para inflamar as discussões na comunidade internacional, influenciando o surgimento da Convenção Internacional sobre Salvamento Marítimo⁴³ de 1989, por exemplo.

Outros acidentes catastróficos como o EXXON VALDEZ, no ano de 1990, tiveram reflexos no Convênio Internacional sobre Cooperação, Preparação e Luta contra a Poluição por Hidrocarbonetos, firmado em Londres em 30.11.1990, e que entrou em vigor em 13.03.1995. Essa Convenção visa ser um marco para a cooperação internacional na luta contra os grandes acidentes da navegação com conseqüente poluição marinha. Contém disposições de organizações dos sistemas de respostas aos acontecimentos que causem ou que possam causar poluição do mar por hidrocarbonetos, não se aplicando apenas aos acidentes sofridos por navios, mas também aos acidentes ocorridos nas instalações de exploração dos fundos marinhos, nos portos e nas instalações de manipulação de hidrocarbonetos. Além disso, prevê exigências de elaboração de

⁴² Disponível em <http://www.itopf.com/in-action/case-studies/case-study/amoco-cadiz-france-1978/>. Acesso em 06.01.2016.

⁴³ TAN, Alan Khee-Jin. *Vessel-Source Marine Pollution*. Cambridge: Cambridge University Press, 2005, p.70.

planos de emergência que devem ser levados pelos navios ou que devem ser mantidos nas instalações mar adentro, de procedimento de notificação dos casos de poluição, de estabelecimento de planos nacionais e regionais de combate à poluição e outras medidas de cooperação internacional, especialmente no tocante ao desenvolvimento, investigação e assistência técnica⁴⁴.

É inegável que a tecnologia no setor naval se encontra em pleno desenvolvimento e cabe a comunidade jurídica internacional acompanhar esse desenvolvimento no sentido de se evitar não só os grandes acidentes marítimos, mas também os diuturnos acidentes de menores proporções que em sua soma representam um perigo ainda maior ao meio ambiente marinho.

Algumas convenções foram propositalmente desconsideradas e os motivos são os mais diversos, baixa adesão de Estados signatários, caráter muito restritivo ou específico, ausência de alcance global, etc. Todavia, no presente parecer, buscou-se apresentar um panorama geral desta tutela a partir do seu despertar na comunidade jurídica internacional em meados do século XX.

⁴⁴ RUIZ, José Juste. Derecho Internacional del medio ambiente. Madrid:McGraw-Hill, 1999. P.146-147.

5. RESPOSTA AO QUESITO Nº 2

“Como a legislação brasileira trata a questão da poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações?”

No Brasil, a evolução da tutela jurídica do meio ambiente marinho em face da poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações, de certa forma, acompanhou a evolução internacional. Todavia, as principais normas se consolidaram somente ao final do século XX.

Interessante notar que apesar da constatação acima, houve embrionária previsão legal ao final do século XIX, consubstanciada no Decreto Federal nº 3.334 de 1899, que tratou de forma genérica a questão da proteção ao meio ambiente marinho, senão vejamos:

“Decreto nº 3.334, de 5 de Julho de 1899

(...)

Art. 176 - E' prohibido lançar ao mar ou rio, de bordo dos navios ou de quaesquer embarcações, lixo, cinzas, varreduras do porão, etc., para o que as capitánias, de accordo com a repartição sanitaria ou com a camara municipal, designarão em ilhas situadas a sotavento dos ventos reinantes nos portos local adequado para vasadouro.

Os infractores pagarão a multa de 50\$ a 100\$000 (...)”

Além disso, normas esparsas da primeira metade do século XX esboçavam precariamente a proteção ao meio ambiente.

Em 1967 foi aprovada a Lei Federal nº 5.357⁴⁵ que estabelecia penalidade para embarcações e terminais marítimos ou fluviais de qualquer natureza, estrangeiros ou nacionais, que lançassem detritos ou óleo nas águas brasileiras. A multa era de 2% do maior salário mínimo vigente no território nacional, por tonelada de arqueação ou fração às embarcações e no valor de 200 vezes o maior salário mínimo vigente no território nacional, nos casos de multa aos terminais marítimos ou fluviais. Nos casos de reincidência, a multa deveria ser aplicada em dobro. Porém, a

⁴⁵ Que vigorou por 33 anos até ser substituída pela Lei Federal 9.966/00.

Lei 5.357/67 não estabelecia quaisquer obrigações, normas ou procedimentos, limitando-se às penalidades a serem impostas aqueles que lançassem detritos ou óleo em águas brasileiras⁴⁶.

Na década de 80, nota-se uma importante evolução⁴⁷, com a promulgação da Lei da Política Nacional do Meio Ambiente (Lei 6.938, de 31.08.1981), da Ação Civil Pública (Lei 7.347, de 24.07.1985), do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (Lei 7.661, de 16.05.1988) e, principalmente, com a entrada em vigor da Constituição Federal de 1988, que protege o meio ambiente em um capítulo especialmente dedicado a ele, o Capítulo VI, do Título VIII, entre outros artigos.

A Lei da Política Nacional do Meio Ambiente foi, e ainda é, uma das mais importantes leis ambientais nacionais. Entre outras características, criou o SISNAMA (Sistema Nacional do Meio Ambiente), instituiu o Cadastro de Defesa Ambiental, tornou obrigatório o Estudo de Impacto Ambiental (EIA-RIMA), determinou a obrigação de o poluidor indenizar os danos ambientais que viesse a causar, independentemente de culpa, e deu legitimidade ao Ministério Público da União e dos Estados para propor ação de responsabilidade civil e criminal.

Quanto à Lei da Ação Civil Pública, esta veio a ser um dos principais instrumentos para a proteção do meio ambiente. A Ação Civil Pública geralmente é proposta pelo Ministério Público Federal para garantir a reparação do meio ambiente afetado em casos de poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações, todavia, também pode ser proposta pela União, Estados e Municípios, bem como por autarquias, empresas públicas, fundações, sociedades de economia mista ou por associações, desde que preencham certos requisitos dispostos nos incs. I e II, do art. 5º do referido diploma. Importante salientar que a Lei 11.448 de 15.01.2007, deu legitimidade também a Defensoria Pública para propositura de tal ação⁴⁸.

Em linhas gerais, suas finalidades são cumprimento da obrigação de fazer, cumprimento da obrigação de não fazer e/ou a condenação em dinheiro. A ação visa a defender o meio

46 CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. Direito Ambiental Marítimo e Desenvolvimento. In: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. *Direito Marítimo Made in Brasil*. São Paulo:Lex Editora, 2007. P.321.

47 FREITAS, Dario Almeida. Poluição Marítima. Curitiba:Juruá, 2009. P.71/72.

48 FREITAS, Dario Almeida. Ob. Cit.. P.72.

ambiente, o consumidor, os bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico⁴⁹.

Conforme dispõe o art. 8º, § 1º da Lei, o Ministério Público Federal ou Estadual poderá instaurar inquérito civil, que é de sua competência exclusiva. Tal inquérito possui o cunho investigativo e objetiva encontrar elementos para fundamentar a ação civil pública, sendo um instrumento que auxilia na sua propositura. Sendo certo que, “tal qual o inquérito policial, ele não é imprescindível para a propositura da ação civil pública. É apenas um forte elemento de convicção”⁵⁰.

Outra característica da lei é que qualquer pessoa pode provocar a iniciativa do Ministério Público, apresentando-lhe fatos e elementos que ensejem a ação civil. Julgada procedente a ação, faz coisa julgada *erga omnes*, nos limites da competência territorial do órgão prolator (Lei 7.347/85, art.16), ou seja, atingirá todos os interessados na demanda. Os que sofreram danos individuais ambientais podem ingressar com execuções contra os responsáveis, valendo-se dos efeitos da sentença de procedência na ação coletiva. Na prática judiciária brasileira, as ações civis públicas demoram a transitar em julgado, já que nosso sistema judicial possui duas instâncias ordinárias, além de duas extraordinárias.

Com a promulgação da Constituição de 1988, houve significativo avanço na proteção ao meio ambiente.

A Constituição de 1988 foi a primeira Constituição brasileira a abordar a matéria ambiental em um capítulo exclusivo. Foi também a primeira Constituição nacional a mencionar o termo meio ambiente.

É claramente perceptível a diferença no tratamento do meio ambiente em comparação às Constituições anteriores.

A matéria é tratada em diversos títulos e capítulos. O Título VIII (Da Ordem Social), em seu Capítulo VI, no art. 225, caput, diz que “todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente

49 MACHADO, Paulo A. Leme. Direito Ambiental Brasileiro. 23ª Edição. São Paulo:Malheiros, 2015. P. 366.

⁵⁰ FREITAS, Vladimir Passos de; FREITAS, Gilberto Passos de. Crimes Contra a Natureza. 8ed. São Paulo:RT, 2006. P. 353.

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”.

No âmbito constitucional, embora o artigo 225 da Carta Magna não contenha referência expressa à questão da poluição marítima, certo é que esta claramente se encontrou abrigada. Por exemplo, quando o inciso VII do parágrafo 1º fala em proteção da fauna, óbvio que nela se inclui a fauna marinha. Soma-se a isto que o art. 225 não é o único a dispor sobre o meio ambiente na Constituição, cumpre lembrar que são bens da União os recursos naturais da plataforma continental e da zona econômica exclusiva, o mar territorial e os terrenos de marinha (art. 20, incisos V, VI e VII) e que compete a ela, legislar sobre Direito Marítimo e defesa marítima, conforme artigo 22, incisos I e XXVIII e, em concorrência com os Estados, sobre proteção do meio ambiente e controle da poluição, na forma do artigo 24, inciso VI.

Com relação aos Estados brasileiros, importante salientar que, além de contarem com diversas leis e decretos, a grande maioria incluiu a proteção do meio ambiente em suas Constituições. Diversas são as Constituições Estaduais que protegem o meio ambiente marinho. Algumas apenas repetem o contido em nossa Constituição Federal, porém, outras possuem riqueza de detalhes e tratam de assuntos relevantes em relação ao direito ambiental⁵¹.

Posteriormente à Constituição de 1988, foram promulgados outros dispositivos de relevante importância para o meio ambiente e, principalmente, relacionados com o tema do presente parecer.

Já na década de 90, com a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, regulamentada pelo Decreto nº 3.179/1999, passou o Brasil a contar com mais um diploma relativo às infrações ambientais, sendo que este estabeleceu sanções penais e administrativas em decorrência de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente⁵².

⁵¹ FREITAS, Mariana Almeida Passos. Revista de Direito Ambiental, n.29. P. 74.

⁵² SANTOS, Valdir Andrade Santos. Poluição Marinha: Uma questão de competência . Aspectos da Lei 9.966, de 28/4/2000. 2 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010. P.51

O artigo 54, V, da referida Lei, define como crime ambiental quando a poluição “ocorrer por lançamento de resíduos sólidos, líquidos ou gasosos, ou detritos, óleos ou substâncias oleosas, em desacordo com as exigências estabelecidas em leis ou regulamentos”.

Embora a seara criminal não seja o objeto do presente parecer, é interessante demonstrar que o Comandante de um navio, bem como seus principais, caso não observem os dispositivos legais no tocante a poluição proveniente de derramamento de óleo por suas embarcações, estarão sujeitos a penas muito mais graves do que simplesmente obrigações pecuniárias.

Na evolução dos dispositivos legais referentes à matéria, a Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, conhecida como a “Lei do Óleo”, regulamentada pelo Decreto nº 4.136/2002, foi de extrema importância, pois 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.

Referida lei revogou a Lei nº 5.357/67, mencionada neste parecer, a qual estabelecia penalidades para embarcações e terminais marítimo e flutuantes que lançassem detritos ou óleo em águas brasileiras, assim como o parágrafo 4º, do artigo 14 da Lei 6.938/81, o qual enfatizava a prevalência da aplicação da Lei 5.357/67 no casos de poluição por óleo quando os agentes poluidores fossem os citados nessa lei⁵³.

A nova lei interna ampliou o universo de proteção do meio ambiente marinho contra poluição, ao disciplinar a prevenção, o controle e a fiscalização, não somente quanto ao poluente óleo e seus derivados, mas também em relação a toda substância considerada nociva ou perigosa, bem como alargou o espectro abrangido pela revogada Lei 5.357/67⁵⁴.

A Lei 9.966/2000 veio complementar a esfera de atuação da, abrangendo os portos e demais instalações que potencialmente representem um risco de poluição ao meio marinho.

Ao se confrontar os dois dispositivos (Lei 9.966/2000 e Marpol), constata-se que o legislador pátrio utilizou-se de conceitos e procedimentos contidos na Convenção, adaptando-os em alguns casos, para elaborar a Lei 9.966, demonstrando que existe entre as duas normas a

⁵³ SANTOS, Valdir Andrade Santos. Ob. Cit. P. 87

⁵⁴ Idem. P.90

mesma intenção, cabendo ao Executivo, consoante o disposto no artigo 84, IV, da Constituição, fazer a integração das mesmas⁵⁵.

Além da legislação abordada acima, outras leis e decretos existem que, de forma indireta, refletem na proteção dos mares.

A Lei 7.661, de 16.05.1988, e seu regulamento, o Decreto 5.300, de 07.12.2004, a qual instituiu o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, visa, de acordo com o art.2º, à orientação da “utilização racional dos recursos da Zona Costeira, de forma a contribuir para elevar a qualidade da vida da sua população e a proteção do seu patrimônio natural, histórico, ético e cultural”. Definiu as diretrizes para a criação do Plano, permitindo que os Estados e Municípios localizados nas zonas costeiras instituam seus planos de gerenciamento costeiro⁵⁶.

Oportuno, também, indicar a Lei 9.537, de 11.12.1997, que “dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional” (LESTA). Seu art. 3º determina que cabe à autoridade marítima a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, bem como a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio, mediante inspeções navais (Artigo 2º, VII) e vistorias (Artigo 2º, XXI). E seu artigo 33 dispõe que os acidentes e fatos da navegação serão apurados por meio de inquérito administrativo e julgados posteriormente pelo Tribunal Marítimo. Salienta-se que o parágrafo único veda a aplicação de sanções antes de decisão final do Tribunal, sempre que uma infração for constatada no curso do inquérito para apuração de fatos ou acidentes da navegação, exceto na hipótese de poluição das águas⁵⁷.

A exploração de petróleo em alto-mar, bem como sua produção, refino e transporte, também são regulados por legislação própria, já que podem constituir-se relevante causa de poluição. Assim, a Lei 9.478, de 06.08.1997, além de dispor sobre a política energética nacional, instituiu a Agência Nacional do Petróleo (art. 7º), a qual, entre outras atribuições, pode conceder, caso atendidos certos requisitos, autorização para a construção de instalações e para o transporte

⁵⁵ Ibidem.

⁵⁶ FREITAS, Vladimir Passos de; FREITAS, Gilberto Passos de. Ob. Cit. P.78

⁵⁷ Idem.

do petróleo e seus derivados (art.56), sempre objetivando a proteção do meio ambiente (art. 1º, IV).

Desta forma, percebe-se que, legalmente, o meio ambiente marinho encontra-se devidamente protegido, porém a atuação constante do Estado, judicial ou administrativamente, é requisito fundamental para que se preserve o meio ambiente marinho protegido.

5.1. A QUESTÃO DAS COMPETÊNCIAS ADMINISTRATIVA E JURISDICIONAL

Esclarecido a questão quanto ao tratamento normativo da poluição marítima no Brasil, importante se faz diferenciar as competências administrativa e jurisdicional, sendo certo que o presente parecer destacará a questão da competência jurisdicional.

Quanto à competência administrativa, conforme disposto no caput do art.23 e seus incs. VI e VII, da Constituição Federal, é de competência comum da União, Estados e Distrito Federal e Municípios a proteção do meio ambiente como um todo e o combate à poluição em qualquer de suas formas.

No tocante à poluição marinha, a competência específica para cuidar de poluição marinha é da União, cabendo aos Estados e Municípios atuarem subsidiariamente nas áreas de seu estrito interesse, atuando em colaboração com o órgão competente⁵⁸.

Segundo o art.70, § 1º da Lei 9.605/98, as “autoridades competentes para lavrar auto de infração ambiental e instaurar processo administrativo” são “os funcionários de órgãos ambientais integrantes do Sistema Nacional de Meio Ambiente – Sisnama, designados para as atividades de fiscalização, bem como os agentes das Capitânicas dos Portos, do Ministério da Marinha”. Ressalte-se que, ao contrário do que se imagina, não é apenas o Órgão Ambiental Federal, IBAMA, que pode fiscalizar e impor sanções. O órgão estadual e o municipal podem, também, nos limites de suas atribuições. Neste sentido:

“MANDADO DE SEGURANÇA - NAUFRÁGIO EM ÁGUAS DO TERRITÓRIO CATARINENSE - VAZAMENTO DE 18 TONELADAS DE ÓLEO DIESEL - INFRAÇÃO AO MEIO AMBIENTE - A FATMA É O ÓRGÃO COMPETENTE PARA APLICAÇÃO DA MULTA”

⁵⁸ SANTOS, Valdir Andrade. Ob. Cit.. P.94.

(TJSC – AC em MS 96.011622-2 – Des. Rel. Sólon d’Eça Neves – J. em 07.10.1998).

Em seu §2º, o citado art.70, da Lei 9.605/98, dispõe que qualquer pessoa, ao tomar conhecimento de uma infração ambiental, poderá dirigir uma representação às autoridades relacionadas no §1º, para efeito do exercício do seu poder de polícia. O §3º complementa, determinando que é obrigatório à autoridade ambiental que tiver conhecimento de infração ambiental apurá-la de forma imediata, mediante processo administrativo próprio, sob pena de corresponsabilidade.

A também já citada Lei 9.966/00, determina as atribuições à autoridade marítima que, como disposto no art.2º inc. XXII, é a “autoridade exercida diretamente pelo Comandante da Marinha, responsável pela salvaguarda da vida humana e segurança da navegação do mar aberto e hidrovias interiores, bem como pela prevenção da poluição ambiental causada por navios, plataformas e suas instalações de apoio (...)”.

A Lei 9.966/00 também determina as atribuições do órgão federal (art.27, inc.II), que é o IBAMA, tais como: fiscalização dos portos organizados, das instalações portuárias, das cargas movimentadas, das plataformas e de suas instalações de apoio, com a autuação dos infratores na esfera de sua competência. Também, avaliar os danos ambientais causados por incidentes nos locais acima descritos, inclusive ocorridos em navios (art.27, inc. II, “a” e “b”).

Tem ainda o IBAMA a atribuição de encaminhar a Procuradoria Geral da República relatório circunstanciado sobre os incidentes causados de dano ambiental, para a propositura das medidas judiciais necessárias e de comunicar ao órgão regulador da indústria do petróleo irregularidades encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, quando atinentes à mencionada indústria (art.27, inc. II, “c” e “d”).

Salienta-se que de acordo com a Resolução Conama 237/97, no art. 4º, compete também ao IBAMA o licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades com significativo impacto ambiental de caráter nacional ou regional, como, entre outros, os localizados ou

desenvolvidos conjuntamente no mar territorial, na plataforma continental, na zona econômica exclusiva ou em unidades de conservação do domínio da União⁵⁹.

Com relação aos órgãos estaduais, foram-lhes atribuídas competências similares às do órgão federal: realizar o controle ambiental e a fiscalização dos mesmos locais descritos acima, avaliar os danos ambientais causados por incidentes ocorridos nessas unidades e elaborar relatório circunstanciado, encaminhando-o ao órgão federal do meio ambiente. Além disso, cabe-lhes comunicar ao órgão regulador da indústria do petróleo irregularidades encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, e autuar os infratores na esfera de sua competência (art.27, inc.III).

Já a competência dos órgãos municipais é direcionada aos problemas locais, como: avaliar os danos ambientais causados por incidentes nas marinas, clubes náuticos e instalações similares, e elaborar relatório circunstanciado, encaminhando-o ao órgão estadual do meio ambiente. Ainda, dar início, na alçada municipal, aos procedimentos judiciais cabíveis em cada caso, e autuar os infratores na esfera de sua competência (art.27, inc.III).

A Lei 9.966/00 deu, ainda, competências ao órgão regulador da indústria do petróleo, que é a Agência Nacional do Petróleo – ANP. São, resumidamente, as seguintes: fiscalizar diretamente, ou mediante convênio, as plataformas e suas instalações portuárias; levantar os dados e informações e apurar responsabilidades sobre incidentes operacionais que, ocorridos nestes locais, tenham causado danos ambientais; encaminhar os dados, informações e resultados da apuração de responsabilidades ao órgão federal de meio ambiente e as irregularidades encontradas durante a fiscalização e autuar os infratores na esfera de sua competência (art.27, inc. V). Oportuno mencionar a Portaria ANP 170, de 25.09.2002, que “Regulamenta a atividade de transporte a granel de petróleo, seus derivados, gás natural, biodiesel e misturas óleo diesel/biodiesel por meio aquaviário, compreendendo as navegações de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário e interior”⁶⁰.

Quanto à competência jurisdicional, esclarece-se que a poluição marítima, regra geral, tanto em causas cíveis quanto criminais, é da competência da Justiça Federal.

⁵⁹ FREITAS, Dario Almeida. Ob. Cit. P. 98

⁶⁰ FREITAS, Dario Almeida. Ob. Cit. P. 99

Nas causas cíveis ambientais, que se destacarão no presente parecer, deve-se levar em consideração o contido nos incs. I e III do art. 109, da Constituição Federal, que dispõem ser da competência da Justiça Federal “as causas em que a União, entidade autárquica ou empresa pública federal forem interessadas na condição de autoras, rés, assistentes ou oponentes (...)” e também “as causas fundadas em tratado ou contrato da União com Estado estrangeiro ou organismo internacional”⁶¹.

Assim, sempre que se encontrarem envolvidos os bens da União dispostos no art.20 da Constituição Federal, como praias, ilhas oceânicas e costeiras, mar territorial, terrenos de marinha e seus acrescidos, inclusive os mangues, haverá interesse da União e, conseqüentemente, a competência será da Justiça Federal.

Diante de um conflito de competência causado pelo art.109, inc. I, da Constituição Federal, e pelo art. 2º da Lei da Ação Civil Pública, o STJ, entendendo que este art.2º representava a competência delegada, editou a Súmula 183, que dizia “Compete ao Juiz Estadual nas comarcas que não sejam sede de vara da Justiça Federal, processar e julgar ação civil publica, ainda que a União figure no processo”. Todavia, sob a influência de decisão do STF, o STJ acabou revogando a referida Súmula. Com isso, a competência, em tais casos, ficou mesmo com a Justiça Federal. Assim sendo, havendo interesse da União, de suas autarquias ou empresas públicas, em razão de os bens atingidos serem da União (CF, art. 20), ou havendo convenção internacional a respeito, a competência para o julgamento da ação civil pública será da Justiça Federal, Subseção Judiciária do local do dano⁶². Neste sentido, vem decidindo a jurisprudência, senão vejamos:

“PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. REPARAÇÃO DE DANO AMBIENTAL. ROMPIMENTO DE DUTO DE ÓLEO. PETROBRAS TRANSPORTES S/A TRANSPETRO. VAZAMENTO DE COMBUSTÍVEL. INTEMPESTIVIDADE DO AGRAVO DE INSTRUMENTO. AUSÊNCIA DE PREQUESTIONAMENTO. SÚMULA 211/STJ. COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA FEDERAL. SÚMULA 150/STJ. LEGITIMAÇÃO DO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL (...).”

(STJ – REsp 1057878 / RS – 2ª Turma – Min. Rel. Herman Benjamin – J. em 26.05.2009).

⁶¹ Idem. p.101

⁶² FREITAS, Dario Almeida. Ob. Cit. P. 102

“CONFLITO DE COMPETENCIA. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. VAZAMENTO DE OLEO DE "BUNKER". DANO AMBIENTAL. INTERESSE DA UNIÃO. CONVENÇÃO INTERNACIONAL. COMPETENCIA DA JUSTIÇA FEDERAL. COMPETE A JUSTIÇA FEDERAL PROCESSAR E JULGAR A AÇÃO CIVIL PÚBLICA MOVIDA COM A FINALIDADE DE REPARAR OS DANOS AO MEIO AMBIENTE OCASIONADOS PELO VAZAMENTO DE OLEO NO MAR TERRITORIAL, BEM DE PROPRIEDADE DA UNIÃO. CONSOLIDA-SE AINDA A COMPETENCIA DO JUÍZO FEDERAL POR TRATAR-SE DE CAUSA FUNDADA EM CONVENÇÃO INTERNACIONAL. CONHECIDO O CONFLITO, PARA DECLARAR COMPETENTE O JUÍZO FEDERAL, (...) .”

(STJ – CC 16863 / SP – 1ª Seção – Min. Rel. Demócrito Reinaldo – J. em 26.06.1996).

Assim, pelo exposto, é possível concluir que, no dano ambiental causado por poluição marítima proveniente de embarcações entende-se que a competência para julgamento, tanto de ações cíveis quanto penais, é da Justiça Federal.

6. RESPOSTA AO QUESITO Nº 3.

“Como as decisões proferidas pelos tribunais brasileiros se apresentam a respeito da poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações?”

Análise de casos A responsabilidade por dano ambiental na poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações no Brasil.

Estabelecido o arcabouço teórico no presente parecer, faz-se necessário demonstrar através de casos concretos como a questão da responsabilidade pelo dano ambiental na poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações é tratada.

Todavia, antes se faz necessário esclarecer que a responsabilidade civil ambiental visa, primordialmente, à reposição da situação resultante do evento danoso ao estado em que se encontrava antes de o dano ocorrer⁶³. Além disso, a responsabilidade no campo civil-ambiental é concretizada em cumprimento da obrigação de fazer (ou de não fazer) e/ou no pagamento de condenação em dinheiro. Em geral, manifesta-se na aplicação desse dinheiro em atividade ou obra de prevenção ou de reparação de prejuízo⁶⁴.

No Brasil, a responsabilidade civil-ambiental do causador de dano ambiental, seja pessoa física ou jurídica, é objetiva, o que significa que basta a existência do nexos causal entre o ato do infrator e o conseqüente dano ocorrido para haver o direito de indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente, não importando se o ato deu-se culposa ou dolosamente⁶⁵. Assim, dispõe a Lei 6.938/81, em seu artigo 14, § 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”.

⁶³ SAMPAIO, Francisco José Marques. Responsabilidade Civil e Reparação de Danos ao Meio Ambiente. 2.ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 1998. P. 51

⁶⁴ MACHADO, Paulo Affonso Leme. Ob. Cit. P.331

⁶⁵ FREITAS, Dario Almeida. Ob. Cit. P. 115.

Esclarecido este ponto, finalmente passemos a tratar no presente parecer dos casos concretos sobre as ações de responsabilidade civil por danos causados por poluição marinha proveniente de derramamento de óleo por embarcações.

Buscando uma análise mais abrangente, o presente parecer buscou analisar casos, provenientes de ações civis públicas, tratados pelos cinco Tribunais Regionais Federais existentes no Brasil, pois, como também já esclarecido neste trabalho, a competência para analisar a questão é da Justiça Federal. Todavia, restou verificado que não há muitos julgados sobre poluição do meio ambiente marinho proveniente de derramamento de óleo por embarcações⁶⁶. Por exemplo, o Tribunal Regional da 1ª Região até a data da pesquisa não apresentou julgados sobre o tema⁶⁷. Além disso, nos Tribunais Regionais Federais da 4ª e 5ª Região, somente um acórdão foi localizado em cada um dos respectivos Tribunais. Uma possível explicação é que muitas vezes as partes realizam um TAC (Termo de Ajustamento de Conduta) antes da promulgação do acórdão pelo Tribunal Regional Federal, ou até mesmo antes da sentença proferida pelo juiz de primeira instância.

Uma maior variedade de julgados sobre o tema foi encontrada no Tribunal Regional da 2ª Região (Rio de Janeiro e Espírito Santo) e no Tribunal Regional da 3ª Região (São Paulo e Mato Grosso do Sul), dos quais destacamos os seguintes casos:

O primeiro caso, julgado pelo Tribunal Regional da 2ª Região (TRF-2) em 2011, com competência para os estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo, tratou de Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público Federal em face da seguradora do armador do navio mercante AS SALAAM, do agente marítimo do navio e da empresa administradora do Porto Organizado de Vitória/ES, objetivando a reparação do dano ambiental decorrente de acidente ambiental que resultou no derramamento de aproximadamente mil litros de óleo na Baía de Vitória em 15.10.2004.

Assim se posicionou o TRF-2:

“EMENTA

⁶⁶ <http://www.cjf.jus.br/juris/unificada/> - Acesso em 17/03/2017

⁶⁷ Idem.

CONSTITUCIONAL. AMBIENTAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA AJUIZADA PELO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. DERRAMAMENTO DE ÓLEO NA BAÍA DE VITÓRIA/ES. DANO AMBIENTAL CARATERIZADO. INDENIZAÇÃO. ILEGITIMIDADE PASSIVA AD CAUSAM DO REPRESENTANTE DO SEGURADOR.

1. Ação Civil Pública ajuizada pelo Ministério Público Federal, objetivando a responsabilização civil das rés por dano ambiental, em decorrência de derramamento de óleo combustível, na baía de Vitória, em 15/10/2004.

2. A responsabilidade dos agentes causadores de poluição ao meio ambiente por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional tem previsão na Lei nº 9.966/00, artigo 25, § 1º, incs. I a VI.

3. Comprovada a existência de dano ambiental, por meio do relatório do IEMA e do laudo pericial, com a conseqüente atribuição de responsabilidade ao armador/operador do navio e à pessoa jurídica que legalmente representa o porto.

4. Ilegitimidade passiva ad causam do representante do segurador do navio, por ausência de previsão legal. Não configurada a hipótese do art. 9º, §§ 1º e 2º, do Decreto nº 83.540/79.

5. O autor não responde por honorários advocatícios em relação ao representante do segurador do navio, excluído do feito por ilegitimidade, sendo aplicável à regra do art. 18 da Lei 7.347/85 (...).”.

(TRF-2, APC nº 0003084-73.2005.4.02.5001, 7ª Turma, Des. Rel. José Antonio Neiva, j. 27/04/2011).

Desta forma, neste caso, o TRF-2 confirmou a sentença proferida pelo juízo de primeira instância para condenar ao pagamento do valor histórico de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), sendo R\$ 50.000,00 a ser pago pela administradora do Porto Organizado de Vitória/ES, R\$ 25.000,00 a ser pago pelo agente marítimo do navio e R\$ 25.000,00 a ser pago pela seguradora do armador.

Os fundamentos que justificaram essa condenação, em suma, aferraram-se a legislação já abordada no presente parecer, em especial, a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, aprovada no Brasil pelo Decreto 74/76; a Lei nº 6.938/1981; a Lei nº 9.966/00, além da Constituição Federal.

Quanto ao quantum indenizatório, o acórdão proferido pelo TRF-2 não adotou um critério pré-estabelecido, se valendo somente do convencimento do juízo de primeira instância de que o valor de R\$ 100.000,00 seria suficiente para a reparação do dano ambiental (1.000 litros de óleo).

O segundo caso, julgado pelo Tribunal Regional da 2ª Região (TRF-2) em 2015, com competência para os estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo, tratou de Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público Federal em face da responsável pela embarcação PELICANO II e da administradora do terminal onde ocorreu o acidente, objetivando a reparação do dano ambiental decorrente de acidente ambiental que resultou no derramamento de aproximadamente três mil litros de óleo na Baía de Vitória em decorrência do afundamento parcial da chata PELICANO II em 26.04.2003.

Assim se posicionou o TRF-2:

“EMENTA

AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DERRAMAMENTO DE ÓLEO NA BAÍA DE VITÓRIA. VIOLAÇÃO AO PRINCÍPIO DA ESTABILIDADE DA DEMANDA. NÃO VERIFICAÇÃO. JULGAMENTO ANTECIPADO DA LIDE E CERCEAMENTO DE DEFESA. NÃO CARACTERIZAÇÃO. LEGITIMIDADE ATIVA DO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA FEDERAL. CONFIGURAÇÃO DO DANO AMBIENTAL. CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO DE 1969. IMPERFEIÇÃO NAS MEDIDAS DE CONTENÇÃO DO DERRAMAMENTO. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA INFORMADA PELA TEORIA DO RISCO INTEGRAL. RAZOABILIDADE DO MONTANTE INDENIZATÓRIO.

1. Ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público Federal visando à condenação ao pagamento de multa das empresas responsáveis pelo derramamento de 4.000 (quatro mil) litros de óleo na Baía de Vitória/ES.

2. Sentença que julgou procedente o pleito autoral, extinguindo o processo com julgamento do mérito (art. 269, I do CPC) para condenar as résapelantes a pagar R\$25.000,00 (vinte e cinco mil reais) cada, a reverter posteriormente em favor do Fundo de Defesa dos Direitos Difusos criado pelo art. 13 da Lei n. 7.347/1985.

3. Não viola o princípio da estabilidade da demanda (arts. 264, 282, III, e 460, todos do CPC) a sentença que julga a causa em adstrição ao pedido e à causa de pedir expostas na petição inicial.

4. Não há cerceamento de defesa quando o julgador considera dispensável a produção de prova (art. 330, I, do CPC), mediante a existência nos autos de elementos hábeis para a formação de seu convencimento. Precedente: STJ, AgRg no REsp 1.483.175/CE, Rel. Min. Herman Benjamin, Segunda Turma, j. 02/12/2014, DJe 09/12/2014.

5. O Ministério Público Federal detém legitimidade ativa ad causam para ajuizar ação civil pública com vistas à condenação dos poluidores do mar territorial brasileiro. (...).”.

(TRF-2, APC nº 000151243.2009.4.02.5001, Des. Fed. Rel. Marcus Abraham, j. 14/04/2015).

Desta forma, neste caso, o TRF-2 confirmou a sentença proferida pelo juízo de primeira instância para condenar ao pagamento do valor histórico de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), sendo R\$ 25.000,00 a ser pago para cada Ré.

Os fundamentos que justificaram essa condenação, em suma, aferraram-se a legislação já abordada no presente parecer, em especial, a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, aprovada no Brasil pelo Decreto 74/76; a Lei nº 6.938/1981; a Lei nº 9.966/00, além da Constituição Federal.

Quanto ao quantum indenizatório, a decisão de primeira instância, confirmada pelo TRF-2, inovou ao adotar como critério a extensão de valores estabelecidos na Lei de Crimes Ambientais (Lei 9.605/98) afirmando que “*apesar de tratar das sanções penais e administrativas por lesão ao meio ambiente, traduzem critério objetivo para a quantificação do quantum indenizatório em decorrência da prática de dano ambiental*”. Porém, os valores das sanções na Lei de Crimes Ambientais são vastos, podendo variar de R\$ 50,00 a R\$ 50.000.000,00, logo, na prática, o magistrado se valeu de seu convencimento para considerar que o valor de R\$ 50.000,00 seria suficiente para a reparação do dano ambiental (4.000 litros de óleo).

O terceiro e o quarto casos tratarão de acórdãos proferidos pelo Tribunal Regional da 3ª Região (TRF-3), com competência para os estados do Mato Grosso do Sul e São Paulo. O motivo pela seleção de dois julgados do referido Tribunal Regional Federal são diversos. O principal é por tratar de casos provenientes do maior porto do país (Porto de Santos). Além disso, o Ministério Público Federal no Município de Santos é um dos mais atuantes no Brasil. Outro aspecto importante é o fato da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) possuir fórmula para a valoração do dano ambiental marinho, quase sempre adotada como critério pelo MPF em São Paulo.

Assim, o terceiro caso do presente parecer, julgado pelo Tribunal Regional da 3ª Região (TRF-2) em 2015, tratou de Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público Federal em face do armador do navio RIO BLANCO, da agência marítima do armador e da barça que realizava o abastecimento do referido navio, objetivando a reparação do dano ambiental decorrente de acidente ambiental marinho que resultou no derramamento de aproximadamente oitocentos litros de óleo combustível (*bunker*) no estuário de Santos em fevereiro de 2008.

Assim se posicionou o TRF-3:

“EMENTA

CONSTITUCIONAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO AMBIENTAL. DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. CONDUTA, DANO E NEXO CAUSAL COMPROVADOS. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA ENTRE OS CAUSADORES DO DANO. VALOR DA INDENIZAÇÃO. FÓRMULA DE CÁLCULO DESENVOLVIDA PELA CETESB. DANO MORAL. INCABÍVEL. REMESSA OFICIAL, TIDA POR INTERPOSTA, E APELAÇÕES IMPROVIDAS.

- Embora a Lei nº 7.347/85 silencie a respeito, a r. sentença deverá ser submetida ao reexame necessário (interpretação analógica do art. 19 da Lei nº 4.717/65), conforme entendimento da 4ª Turma deste Tribunal e jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça.

- O art. 225 da Constituição Federal consagrou o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado como direito fundamental, criando o dever de o agente degradador reparar os danos causados e estabeleceu o fundamento de responsabilização de agentes poluidores, pessoas físicas e jurídicas.

- Com relação à tutela ambiental, se aplica a responsabilidade objetiva, ou seja, não há espaço para a discussão de culpa, bastando a comprovação da atividade e o nexo causal com o resultado danoso. Tal responsabilização encontra fundamento nos artigos 4º, VII, c/c 14, §1º, ambos, da Lei nº 6.938/81.

- Após análise do conjunto probatório, não há dúvidas que houve vazamento de óleo, ocorrido em 16/02/2008, durante abastecimento realizado da barcaça Serra Polar para o navio Rio Blanco, em Santos/SP.

- Configurado o dano, basta ratificar a comprovação da atividade e o nexo causal com o resultado danoso. Neste aspecto, está evidente de que o resultado decorreu do exercício da atividade de risco exercido pelas rés.

- No polo passivo das ações ambientais, todos os causadores de dano, diretos ou indiretos, respondem solidariamente pelos prejuízos causados ao meio ambiente. Dizer que é solidária esta responsabilidade é o mesmo que dizer que o autor de uma ação civil ambiental pode escolher responsabilizar um, alguns ou todos os que tenham concorrido direta ou indiretamente para o dano.

- Considerando o inconteste prejuízo ao meio ambiente, entendo que o montante da indenização deve ser mantido em US\$ 398.107,17 (trezentos e noventa e oito mil, cento e sete dólares americanos e dezessete centavos de dólar). O valor apontado no laudo de fls. 252/265, assinado por dois analistas periciais (engenheiro sanitário e economista), com base na fórmula criada pela CETESB, mostra-se adequado ao caso concreto.

- O dano moral coletivo depende da ofensa a interesses legítimos, valores e patrimônio ideal de uma coletividade que devam ser protegidos. Entretanto, no presente caso, não há qualquer elemento capaz de indicar que tenha havido dano moral (coletivo).

- Remessa oficial, tida por interposta, e recursos do Ministério Público Federal e das

improvidos. Com relação à indenização fixada pela r. sentença, ressalto que, não obstante o método da CETESB se apresente em dólares, o quantum deve ser explicitado em moeda corrente nacional, ou seja, em reais, como dispõe a legislação pátria (artigo 1º da Lei nº 10.192/01, artigo 315 do Código Civil e artigos 1º e 2º do Decreto-Lei nº 857/69). Assim, os US\$ 398.107,17 (trezentos e noventa e oito mil, cento e sete dólares e dezessete centavos de dólar), convertidos em real, pelo câmbio da data dos fatos (1,75 em 16/02/2008), resultam em R\$ 696.687,54 (seiscentos e noventa e seis mil, seiscentos e oitenta e sete reais e cinquenta e quatro centavos) a serem atualizados monetariamente, a partir da data do dano ambiental (...).”.

(TRF-3, APC nº 0007231-60.2012.4.03.6104, Des. Rel. Monica Nobre, j. 03/12/2015).

Os comentários serão feitos em conjunto com a análise do próximo caso julgado.

O quarto caso do presente parecer, também julgado pelo Tribunal Regional da 3ª Região (TRF-2), mas em momento posterior (2016), tratou de Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público Federal em face da proprietária do navio INDEPENDENTE, do armador do referido navio e da barcaça que realizava o abastecimento do referido navio, objetivando a reparação do dano ambiental decorrente de acidente ambiental marinho que resultou no derramamento de aproximadamente cinquenta litros de óleo combustível (bunker) no estuário de Santos em junho de 2008.

Assim se posicionou o TRF-3:

“EMENTA

CONSTITUCIONAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO AMBIENTAL. DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. CONDUTA, DANO E NEXO CAUSAL COMPROVADOS. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA ENTRE OS CAUSADORES DO DANO. VALOR DA INDENIZAÇÃO. PRINCÍPIOS DA RAZOABILIDADE E PROPORCIONALIDADE. DANO MORAL. INCABÍVEL. REMESSA OFICIAL, TIDA POR INTERPOSTA, E APELAÇÃO DO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL IMPROVIDAS. APELAÇÕES DAS EMPRESAS RÉIS PARCIALMENTE PROVIDAS.

- Embora a Lei nº 7.347/85 silencie a respeito, a r. sentença deverá ser submetida ao reexame necessário (interpretação analógica do art. 19 da Lei nº 4.717/65), conforme entendimento da 4ª Turma deste Tribunal e jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça.

- O art. 225 da Constituição Federal consagrou o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado como direito fundamental, criando o dever de o agente degradador reparar os danos causados e estabeleceu o fundamento de responsabilização de agentes poluidores, pessoas físicas e jurídicas.

- Com relação à tutela ambiental, se aplica a responsabilidade objetiva, ou seja, não há espaço para a discussão de culpa, bastando a comprovação da atividade e o nexo causal com o resultado danoso. Tal responsabilização encontra fundamento nos artigos 4º, VII, c/c 14, §1º, ambos, da Lei nº 6.938/81.

- Após análise do conjunto probatório, não há dúvidas que houve vazamento de óleo, ocorrido em 21/06/2008, durante abastecimento realizado da barcaça CD Guarujá (de propriedade [REDACTED]) para o navio N/M Independente (de propriedade [REDACTED]), cuja proteção e armação estavam a cargo da empresa [REDACTED], em Santos/SP.

- Configurado o dano, basta ratificar a comprovação da atividade e o nexo causal com o resultado danoso. Neste aspecto, está evidente de que o resultado decorreu do exercício da atividade de risco exercido pelas rés.

- No polo passivo das ações ambientais, todos os causadores de dano, diretos ou indiretos, respondem solidariamente pelos prejuízos causados ao meio ambiente. Dizer que é solidária esta responsabilidade é o mesmo que dizer que o autor de uma ação civil ambiental pode escolher responsabilizar um, alguns ou todos os que tenham concorrido direta ou indiretamente para o dano.

- Em face dos elementos constantes nos autos e as peculiaridades do caso, somados à orientação jurisprudencial dessa Corte, no sentido de se observar os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, fixo a indenização em 20 % (vinte por cento) do valor atribuído pela fórmula da CETESB, ou seja, US\$ 79.621,43 (setenta e nove mil, seiscentos e vinte e um mil dólares americanos e quarenta e três centavos de dólar). Por outro lado, embora o laudo da CETESB seja meio hábil para quantificar o dano ambiental, entendo que o valor encontrado está desproporcional aos fatos descritos e suas consequências reais.

- O dano moral coletivo depende da ofensa a interesses legítimos, valores e patrimônio ideal de uma coletividade que devam ser protegidos. Entretanto, no presente caso, não há qualquer elemento capaz de indicar que tenha havido dano moral (coletivo).

- Remessa oficial, tida por interposta, e recurso do Ministério Público Federal improvido. Apelações das empresas [REDACTED] parcialmente providas. Com relação à indenização fixada, ressalto que, não obstante o método da CETESB se apresente em dólares, o quantum deve ser explicitado em moeda corrente nacional, ou seja, em reais, como dispõe a legislação pátria (artigo 1º da Lei nº 10.192/01, artigo 315 do Código Civil e artigos 1º e 2º do Decreto-Lei nº 857/69). Assim, o montante fixado, convertido em real, pelo câmbio da data dos fatos (1,60 em 20/06/2008), resulta em R\$ 127.394,28 (cento e vinte e sete mil, trezentos e noventa e quatro reais e vinte e oito centavos) a serem atualizados monetariamente, a partir da data do dano ambiental. (...).”

(TRF-3, APC nº 0007233-30.2012.4.03.6104, Des. Rel. Monica Nobre, j. 22/08/2016).

A análise desses dois casos chama a atenção por alguns pontos. O primeiro é pela sua natureza semelhante, ou seja, apesar de contar com personagens distintos, em ambos os casos a poluição marinha, proveniente de derramamento de óleo por embarcações, deu-se durante manobra de abastecimento. Outro aspecto em comum é que ambos os casos ocorreram em 2008 e em local próximo. Por fim, tem-se que os dois casos foram julgados em um espaço temporal de menos de um ano (Dezembro de 2015 e Agosto de 2016) tendo a mesma Desembargadora Federal como relatora compondo o julgamento, apesar de haver diferença quanto aos demais julgadores.

Quanto ao fundamento teórico, os casos também guardaram semelhanças entre si, ambos aferraram-se à legislação já abordada no presente parecer, em especial, a Constituição Federal e a Lei nº 6.938/1981.

Todavia, o deslinde do caso pelo TRF-3 se deu de maneira distinta entre os casos, pois o critério para a fixação do *quantum* indenizatório foi diferente nos dois casos.

No caso envolvendo a embarcação RIO BLANCO, entendeu o juiz de primeira instância pela aplicação integral do valor apontado pelo cálculo da CETESB, valor este confirmado pelo Tribunal Regional da 3ª Região, perfazendo a quantia histórica de R\$ 696.687,54 (seiscentos e noventa e seis mil, seiscentos e oitenta e sete reais e cinquenta e quatro centavos). Todavia, no caso envolvendo a embarcação INDEPENDENTE, o juiz de primeira instância também entendeu pela aplicação do valor apontado pelo cálculo da CETESB, porém, o Tribunal Regional da 3ª Região, utilizando como base os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, reduziu em 80% o valor do cálculo da CETESB, aplicando a condenação correspondente a 20% do valor apurado no referido cálculo, perfazendo a quantia histórica de R\$ 127.394,28 (cento e vinte e sete mil, trezentos e noventa e quatro reais e vinte e oito centavos).

Tem-se então que o critério com base na fórmula elaborada pela CETESB é somente uma das possibilidades para a apuração do *quantum* indenizatório em casos de poluição marinha proveniente de derramamento de óleo por embarcações, não sendo vinculativo, pode ser desconsiderado ou mitigado pelos Tribunais, como ocorrido no caso envolvendo a embarcação INDEPENDENTE.

O quinto caso do presente parecer, julgado pelo Tribunal Regional da 4ª Região, TRF-4, (com competência para os estados do Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina) em 2016, tratou de Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público Federal em face da proprietária do Terminal Marítimo, objetivando a reparação do dano ambiental decorrente de acidente ambiental marinho, decorrente de vazamento de petróleo do sistema de recebimento do Terminal Marítimo, que resultou no derramamento de aproximadamente dezoito mil litros de petróleo durante descarga que estava sendo efetuada no navio FRONT SUNDA, de bandeira norueguesa, que atingiu o mar e praias do município de Tramandaí/RS.

Assim se posicionou o TRF-4:

“EMENTA

ADMINISTRATIVO. AMBIENTAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR TERRITORIAL E NAS PRAIAS DO LITORAL NORTE DO RIO GRANDE SUL. DANO AMBIENTAL. PRESCRIÇÃO. DEMONSTRAÇÃO DO DANO, DO NEXO CAUSAL E DA RESPONSABILIDADE. DEVER DE INDENIZAR. QUANTUM INDENIZATÓRIO. METODOLOGIA. PRINCÍPIOS DA PROPORCIONALIDADE E RAZOABILIDADE. FUNDO DE REPARAÇÃO DE INTERESSES DIFUSOS. PLANO DE EMERGÊNCIA INDIVIDUAL. PREQUESTIONAMENTO.

1. A jurisprudência é dominante no sentido de que o dano ambiental se perpetua no tempo, atingindo bens de uso comum do povo e essenciais à qualidade de vida, desta e das futuras gerações (artigo 225 da Constituição Federal), não se constituindo em dano de ordem patrimonial, razão pela qual não há falar na ocorrência de prescrição.
2. Constatada a ocorrência do dano ambiental, o nexo de causalidade e a responsabilidade da ré pelo derramamento de óleo bruto no mar territorial brasileiro e no litoral do Rio Grande do Sul, decorrente de ruptura em sistema de terminal marítimo, surge o dever de reparar o dano por meio da elaboração de Plano de Emergência Individual e mediante a respectiva indenização, bem como de ressarcir os danos extrapatrimoniais coletivos decorrentes, com fundamento no art. 3º, III, alíneas c e e da Lei 6.938/81 e art. 13 da Lei nº 7.347/85 destinação ao Fundo de Reparação de Interesses Difusos Lesados.
3. Para a fixação do quantum indenizatório, devem ser observados os princípios do poluidor pagador e da razoabilidade, o que significa que a fixação da quantia que, além de ressarcir o dano, tenha caráter punitivo, pedagógico e preventivo.
4. Mantida a metodologia utilizada no cálculo da indenização, o chamado método CETESB para valorar monetariamente os danos causados pelo vazamento de óleo no mar e também em porção terrestre, porquanto considera devidamente a quantidade do produto derramado, a sensibilidade das áreas afetadas, a toxicidade e a persistência do produto derramado no ambiente, bem como a mortalidade de organismos, definindo uma equação matemática, cujo resultado é o valor a ser pago pela fonte poluidora. (...).”

Desta forma, neste caso, o TRF-4 confirmou a sentença proferida pelo juízo de primeira instância para condenar ao pagamento do valor histórico de R\$ 3.045.229,64 (três milhões, quarenta e cinco mil, duzentos e vinte e nove reais e sessenta e quatro centavos) pelos danos ambientais.

Os fundamentos que justificaram essa condenação, em suma, aferraram-se a legislação já abordada no presente parecer, em especial a Constituição Federal e a Lei nº 6.938/81.

Quanto ao quantum indenizatório, a decisão de primeira instância, confirmada pelo TRF-4, apesar de invocar os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade em seu fundamento, se baseou integralmente na fórmula da CETESB como critério de valoração do dano ambiental.

O sexto e último caso do presente parecer, julgado pelo Tribunal Regional da 5ª Região, TRF-5, (com competência para os estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas e Sergipe) em 2016, tratou de Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público Federal em face da armadora da embarcação SN PALMARES e da empresa proprietária da plataforma PCM-6, objetivando a reparação do dano ambiental decorrente de acidente ambiental marinho que resultou no derramamento de aproximadamente cento e cinquenta litros de mistura oleosa falha de uma válvula da embarcação.

Assim se posicionou o TRF-5:

“EMENTA

APELAÇÃO. DANO AMBIENTAL. PRELIMINARES DE ILEGITIMIDADE PASSIVA DA PETROBRÁS, INÉPCIA DA PETIÇÃO INICIAL E FALTA DE INTERESSE DE AGIR DO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. REJEIÇÃO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SOLIDÁRIA DA PETROBRÁS E SULNORTE SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA. FIXAÇÃO DE QUANTUM INDENIZATÓRIO. UTILIZAÇÃO DE FÓRMULA DA CETESB. ATENDIMENTO AOS PRINCÍPIOS DA RAZOABILIDADE E PROPORCIONALIDADE. HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS EM FAVOR DO MPF. IMPOSSIBILIDADE. RECURSO DO MPF PARCIALMENTE PROVIDO. RECURSO DA PETROBRÁS IMPROVIDO.

1. Trata-se de apelação contra sentença que decretou a indenização no valor de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais), a ser paga solidariamente pelas rés, em decorrência de danos ambientais causados pelo derramamento de aproximadamente 150 litros de resíduos de

água suja e mistura oleosa no mar, durante abastecimento de água potável na área das Plataformas, por força de contrato firmado entre as rés.

(...)

6. Com relação ao meio ambiente, assim dispõe o art. 225, da vigente Constituição Federal: "Art. - 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. § 1º - Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público: VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade. § 3º - As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados".

7. A Lei 6.938/81, no artigo 14, § 1º, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, preceitua: Art 14 - 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.

(...)

10. Na seara ambiental, como se deflui dos dispositivos de lei acima transcritos, a responsabilidade civil por danos ambientais é objetiva, bastando para a responsabilização do agente a comprovação do dano e o nexo de causalidade, independentemente da existência de culpa.

11. É evidente, portanto, que a conduta dos réus pôs em risco o meio ambiente, não devendo se perquirir acerca da sua boa ou má-fé.

(...)

14. De fato, a discussão sobre a compensação de dano ambiental, sobre o critério para fixação do que constitui dano ambiental e como este deve ser reparado é matéria de difícil resposta, mesmo porque a adoção de um valor arbitrado tem a desvantagem de estabelecer um macabro sistema pelo qual aqueles que possuem recursos financeiros poderão pagar uma soma para compensar a área ou espécie prejudicada. (ANTUNES, Paulo de Bessa. Direito Ambiental. 12ª Ed - Rio de Janeiro: Lumen Juris. 2010. p. 253).

(...)

19. Propõe o MPF a utilização do método de 'Proposta de Critério para Valoração Monetária de Danos Causados por Derrames de Petróleo ou de seus Derivados no Ambiente Marinho' da CETESB, de autoria da Bióloga Íris Regina Fernandes Poffo, em sua dissertação de mestrado oferecida à USP.

20. Apesar de várias propostas metodológicas tencionadas a buscar solução para quantificação do dano ambiental, o fato é que não existe método preciso, perfeito ou exclusivo para fixar tais valores, cabendo ao juízo no caso concreto, sempre buscando parâmetros objetivos e contando com o bom senso do julgador.

(...)

27. Assim, dada a ausência de um critério objetivo para se aferir o quantum indenizatório de determinado dano ambiental e tendo como norte o Princípio da Reparação Integral, que tem como objetivo propiciar a recomposição do meio ambiente, na medida do possível, ao estado em que se encontrava antes da ocorrência do dano, parece-nos razoável a adoção do critério proposto com vistas a incutir no poluidor o caráter punitivo-pedagógico que deve possuir a reparação.

(...)

29. Não obstante o método da CETESB se apresente em dólares, o quantum deve ser explicitado em moeda corrente nacional, ou seja, a ser convertido em reais segundo a cotação oficial de fechamento divulgada pelo Banco Central do Brasil para a data do evento danoso, como dispõe a legislação pátria (artigo 1º da Lei nº 10.192/01, artigo 315 do Código Civil e artigos 1º e 2º do Decreto-Lei nº 857/69), sendo, ao final, revertido ao Fundo para a Reconstituição de Bens Lesados (Lei 7.347/1985), e integralmente aplicado em medidas para o controle e restabelecimento do ecossistema aquático na área do estuário e adjacências.

(...)

31. Apelação do MPF parcialmente provida. Apelação da [REDACTED] improvida (...).”.

(TRF-5 – APC 0801665-62.2014.4.05.8500 - Des. Fed. Rel. Manoel de Oliveira Erhardt – J. 20.02.2016.

Desta forma, neste caso, o TRF-5 majorou a sentença proferida pelo juízo de primeira instância para condenar solidariamente às Corrés ao pagamento de valor a ser apurado em fase de execução adotando os critérios da fórmula da CETESB.

Os fundamentos que justificaram essa condenação, em suma, aferraram-se a legislação já abordada no presente parecer, em especial a Constituição Federal e a Lei nº 6.938/81.

Quanto ao quantum indenizatório, a decisão de primeira instância, baseando-se nos princípios da razoabilidade e proporcionalidade, entendeu que o quantum indenizatório no valor de R\$ 30.000,00 para o derramamento de 150 litros de água suja e mistura oleosa seria suficiente, todavia, o TRF-5, entendeu que como critério a aplicação da fórmula da CETESB para a valoração do quantum indenizatório, majorando assim a sentença em valor a ser fixado na fase de execução de sentença.

7. RESPOSTA AO QUESITO Nº 4

“Na hipótese de ocorrência de um acidente com derramamento de óleo, que elementos devem ser considerados pelo causador do referido dano tanto na perspectiva da gestão de riscos, quanto posteriormente em sua liquidação?”

8. CONCLUSÃO

A resposta a este quesito representa a própria conclusão deste parecer, de modo que será apresentada de forma executiva, a saber:

Na perspectiva da gestão de riscos, entendida esta como medidas preventivas que devem ser adotadas para a prevenção do vazamento de óleo, recomendamos sejam considerados:

Gestão administrativa, consistente em medidas tomadas com base em documentos e regulamentos, alguns dele, como destacamos, de natureza não legislativa, a exemplo do ISGOTT emitido pela International Chamber of Shipping (ICS), and the 'International Oil Tanker and Terminal Safety Guide', by the Oil Companies International Marine Forum (OCIMF).

A perspectiva administrativa também inclui, necessariamente, a observância à legislação pertinente, com destaque para a atuação de departamentos de gestão ambiental, usualmente ligados à área de engenharia e segurança do trabalho, e a gestão jurídica preventiva, que inclui a gestão de contratos e uma moderna gestão de “compliance”. Essa perspectiva inclui a gestão de ações preventivas segundo a legislação, em especial: Prevenção da poluição origem terrestre: Portaria do Minist. dos Transp. Nº 124/80; Política Nacional de Meio Ambiente: Lei Federal Nº 6.938/81; Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA): Lei Federal Nº 9.537/97; “Lei do óleo e de substâncias nocivas”: Lei Federal Nº 9.966/2000; Procedimentos para transferência de óleo entre embarcações – NORMAM 08 com alterações de 2010 – Cap. 3 – Seção IV – Item 308

A revisão, atualização e treinamento para execução dos PEI (Planos de Emergência Individual) nos casos de terminais, bem como ações de resposta para incidentes a bordo, nos casos de embarcações.

Na perspectiva da contenção, diante de um evento de vazamento, recomendamos sejam considerados:

Cumprimento da legislação aplicável quanto à notificação, com destaque para: Dec. Federal Nº 83.540/79: Art. 8º §1º – Regulamenta a CLC 69,; Portaria da Agência Nacional de Petróleo: Nº 170/98 – Art. 13,; Lei de Crimes Ambientais: Lei Federal Nº 9.605/98 – Art. 14; “Lei do óleo e de substâncias nocivas” – Lei Art. 22.

Assim, a gestão dos incidentes envolvendo poluição por óleo proveniente de embarcações deve estar em conformidade com as prerrogativas legais e não legislativas no sentido de evitar a degradação do meio ambiente marinho. Desta forma, todo esforço envidado em medidas de contingência para a devida melhoria e recuperação do meio ambiente marinho possibilitarão na redução das penalidades a serem suportadas.

Isto porque a postura diligente e correta do poluidor poderá se enquadrar em situações indicadoras das circunstâncias atenuantes previstas na legislação, por exemplo, no art. 14 da Lei 9.605/98.

As ações reparadoras estão na mesma mão de direção do conceito mais prestigiado pela Política Nacional do Meio Ambiente que é o de antes de tudo buscar a reparação do dano ambiental. Isto porque é de longe a forma que mais atende às necessidades e os interesses sociais. Logo, aplicar a punição mais gravosa contra o poluidor que se preocupou em promover a limpeza do óleo que foi lançado acidentalmente ao mar e se empenhou ao máximo nas providências visando a melhoria e recuperação da qualidade do meio ambiente, é premiar o poluidor inconsequente e desmotivar aquele que investiu para atender aos mais novos conceitos traçados com relação à proteção do meio ambiente.

No que se refere à liquidação, note-se, contudo, que apesar de haver farto aparato legal apto a proteger o meio ambiente marinho, ainda há uma ausência de critério quanto ao *quantum* indenizatório utilizado pelos Tribunais Brasileiros na reparação do meio ambiente marinho afetado. Isso é um risco que merece ser considerado, contudo não pode ser estimado numa base objetiva, ou seja, os valores de liquidação não se baseiam somente em critérios objetivos, mas no

poder do Judiciário tanto de valoração da prova, quanto da estimativa de danos, que incluem danos imateriais, liquidáveis somente caso a caso.

Em alguns casos, percebeu-se que a fórmula da CETESB serviu como critério adotado. Todavia, a crítica principal a este critério é que a fórmula, além de ultrapassada, é desproporcional quando aplicada a casos menores de poluição proveniente de derramamento de óleo por embarcações. Esta desproporcionalidade da fórmula é um dos motivos para que os tribunais, ao adotar tal critério, o apliquem de forma mitigada em casos de pequeno volume de derramamento de óleo por embarcações.

Em outras oportunidades, os julgados apresentados no presente parecer destacaram a ausência de critério, pois se observou que por vezes os juízes e/ou desembargadores, valendo-se do seu livre convencimento e com base nos princípios da razoabilidade e proporcionalidade, estipularam os valores que acreditaram ser suficientes para a devida reparação do meio ambiente marinho.

Respondidos os quesitos apresentados, nada mais a discorrer, resta agradecer pela honra da consulta formulada, que se fez à luz da legislação vigente.

É o parecer.

9. BIBLIOGRAFIA

BEIRÃO, André Panno. Segurança do mar: que segurança? In: BEIRÃO, A. P.; PEREIRA, A.C.A. *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília: FUNAG, 2014. p. 127-165. (Coleção Relações Internacionais). Disponível em: <http://funag.gov.br/loja/download/1091Convencao_do_Direito_do_Mar.pdf>. Acesso em: 11 dez. 2015.

BRASIL. Constituição Federal (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 5 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em 16 fev. 2016.

BRASIL. Decreto nº 2.508, de 4 de março de 1998. Promulga o 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 5 mar. 1998. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2508.htm >. Acesso em 17 jun. 2016.

BRASIL. Decreto nº 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 11 dez. 1998. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2870.htm >. Acesso em 17 jun. 2016.

BRASIL. Decreto nº 4.136/02 de 20 de fevereiro de 2002. Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 21 fev. 2002. Disponível

em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/d4136.htm >. Acesso em 17 jun. 2016.

BRASIL. Decreto nº 5.300, de 07 de dezembro de 2004. Regulamenta a Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - PNGC, dispõe sobre regras de uso e ocupação da zona costeira e estabelece critérios de gestão da orla marítima, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 8 dez. 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/decreto/d5300.htm>. Acesso em 18 jun. 2016.

BRASIL. Decreto nº 6.478, de 9 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 10 jun. 2008. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2007-2010/2008/Decreto/D6478.htm >. Acesso em 17 jun. 2016.

BRASIL. Decreto nº 83.540, de 4 de junho de 1979. Regulamenta a aplicação da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 5 jun. 1979. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-83540-4-junho-1979-432843-norma-pe.html> >. Acesso em 18 jun. 2016.

BRASIL. Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982. Promulga o texto da convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, concluída em Londres, a 29 de dezembro de 1972. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 17 set. 1982. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/1980-1984/D87566.htm >. Acesso em 17 jun. 2016.

BRASIL. Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14 mar. 1990. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/D99165.htm >. Acesso em 07 mar. 2016.

BRASIL. Lei nº 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 29 abr. 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9966.htm >. Acesso em 07 mar. 2016.

BRASIL. Lei nº 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 2 set. 1981. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6938.htm >. Acesso em 07 mar. 2016.

BRASIL. Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985. Disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio-ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico (VETADO) e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25 jul. 1985. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7347orig.htm >. Acesso em 07 mar. 2016.

BRASIL. Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 18 mai. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7661.htm >. Acesso em 07 mar. 2016.

BRASIL. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 dez.1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9537.htm >. Acesso em 18 jan. 2017.

BRASIL. Lei nº 9.605 de 12 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 13 fev.1998. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9605.htm >. Acesso em 18 jan. 2017.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. *Direito Marítimo Made in Brasil*. São Paulo:LEX 2007.

FREITAS, Dario Almeida. *Poluição Marítima*. Curitiba: Juruá, 2009.

GARAPETO, Cristina. *Poluição das Águas*. Lisboa: Universidade Aberta, 1999.

GONÇALVES, Stoll. *Do Seguro Marítimo de Mercadorias*. Rio de Janeiro: Editora Fluminense, 1922.

GUERRA, Sidney. *A Tutela Internacional do Meio Ambiente e o Florescimento do Direito Internacional Ambiental*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009.

HECK, Mariana. A ação normativa da organização marítima internacional e seus instrumentos em face da poluição marítima por óleo causada por navios. *Revista de Direito Internacional*, Brasília, v. 9, n. 3, 2012, p. 213.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. *Direito Ambiental Brasileiro*. 23 ed. São Paulo: Malheiros, 2015.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. Direito marítimo internacional: da responsabilidade internacional pelos danos causados ao meio ambiente marinho. *Verba Juris*, João Pessoa, v. 7, n. 7, 2008.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. *Alto-Mar*. Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

MORE, Rodrigo Fernandes. A Poluição do Meio Ambiente Marinho e o Princípio da Precaução. In: MORE, Rodrigo Fernandes. *Direito Internacional do Desarmamento: o Estado, a ONU e a paz*. Disponível em: <<http://more.com.br/artigos.asp>>. Acesso em: 11 dez. 2015.

MORE, Rodrigo F; REI, F. C. F. Torrey Canyon, Exxon-Valdez e Deepwater Horizon-Golfo do Mexico: direito ambiental e os mega-acidentes na sociedade de risco. In: CORTEZ, Ramón Antonio Castro (Org.). *Contingencias de Derecho Marítimo*. 1 ed. Caracas: Legis, 2013, v. 1, p. 94-123.

MORE, Rodrigo F; BEIRAO, A. P. A gestão da zona costeira sob a ótica da obrigação de proteção e preservação do meio marinho na Convenção de Direito do Mar. In: MORE, Rodrigo Fernandes; GRANZIERA, Maria Luiza Machado; GONÇALVES, Alcindo. (Org.). *Desafios ambientais da Zona Costeira*. 1ed. São Paulo: Essential Idea Publishing, 2014, v. 1, p. 130-147.

ROCHA, Mário de Melo. *A avaliação de impacto ambiental como princípio do direito do ambiente nos quadros internacional e europeu*. Porto: Universidade Católica, 2009.

RODRIGUES, Andre Mondaine. Análise do Regime da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos em Transporte Marítimo sob a Ótica da Análise Económica do Direito. *Revista Jurídica Luso-Brasileira*, v. 1, n. 1, 2015.

RUIZ, José Juste. *Derecho Internacional del medio ambiente*. Madrid: McGraw-Hill, 1999.

SAMPAIO DE LACERDA, J.C. *Curso de Direito Privado da Navegação*. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1969. v.1.

SAMPAIO, Francisco José Marques. *Responsabilidade Civil e Reparação de Danos ao Meio Ambiente*. 2.ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 1998.

SANTOS, Valdir Andrade Santos. *Poluição Marinha: uma questão de competência: aspectos da Lei 9.966, de 28/4/2000*. 2 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010.

SCALASSARA, Lecir Maria. *Poluição Marinha e Proteção Jurídica Internacional*. Curitiba: Juruá, 2008.

SEYFFERT, Márcia Caruso et al. *Poluição Marinha*. Rio de Janeiro: Editora Interciência, 2008.

SILVA, José Afonso da. *Direito Ambiental Constitucional*. São Paulo: Malheiros, 1997.

SIMAS, Hugo. *Compendio de Direito Marítimo brasileiro*. São Paulo: Saraiva, 1938.

SOARES, Guido Fernando S. *Direito internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidades*. São Paulo: Atlas, 2001.

TAN, Alan Khee-Jin. *Vessel-Source Marine Pollution*. Cambridge: Cambridge University Press, 2005.

ZANELLA, Tiago Vinicius. *Direito do Mar*. Curitiba: Juruá Editora, 2015.