

**INSTITUTO BRASILEIRO DE ENSINO, DESENVOLVIMENTO E PESQUISA – IDP
ESCOLA DE DIREITO E ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA – EADP
GRADUAÇÃO EM DIREITO**

ARIANNA FROTA FONTENELLE SOUSA

**A (IN)APLICABILIDADE DA CONVENÇÃO SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL
DE 1969 (CIVIL LIABILITY CONVENTION – CLC-69) NO ORDENAMENTO
JURÍDICO BRASILEIRO**

**BRASÍLIA
2022**

ARIANNA FROTA FONTENELLE SOUSA

**A (IN)APLICABILIDADE DA CONVENÇÃO SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL
DE 1969 (CIVIL LIABILITY CONVENTION – CLC-69) NO ORDENAMENTO
JURÍDICO BRASILEIRO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como requisito para a conclusão da graduação
em Direito do Instituto Brasileiro de Ensino,
Desenvolvimento e Pesquisa – IDP.

Orientador: Prof. Dr. Leonardo Estrela Borges.

**BRASÍLIA
2022**

ARIANNA FROTA FONTENELLE SOUSA

**A (IN)APLICABILIDADE DA CONVENÇÃO SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL
DE 1969 (CIVIL LIABILITY CONVENTION – CLC-69) NO ORDENAMENTO
JURÍDICO BRASILEIRO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como requisito para a conclusão da graduação
em Direito do Instituto Brasileiro de Ensino,
Desenvolvimento e Pesquisa – IDP.

Orientador: Prof. Dr. Leonardo Estrela Borges.

Prof. Dr. Leonardo Estrela Borges
Professor Orientador

Prof.^a Tatiana Bruhn Parmeggiani Gomes
Membro da Banca Examinadora

Prof. Roberto Dalledone Machado Filho
Membro da Banca Examinadora

A (IN)APLICABILIDADE DA CONVENÇÃO SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL DE 1969 (CIVIL LIABILITY CONVENTION – CLC-69) NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO

Arianna Frota Fontenelle Sousa

SUMÁRIO

Introdução. 1 A responsabilização civil ambiental internacional por derramamento de óleo no mar a partir de navios petroleiros. 1.1 A proteção ambiental internacional no Direito do Mar. 1.2 A responsabilização civil ambiental internacional por derramamento de óleo no mar a partir de navios petroleiros. 1.2.1 O regime internacional de responsabilidade da *Civil Liability Convention*. 2 A responsabilização civil ambiental nacional por derramamento de óleo no mar a partir de navios petroleiros. 2.1 A Lei N° 6.938 de 1981 e a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça. 2.2 A Lei N° 9.966 de 2000 (Lei do Óleo). 3 A (in)aplicabilidade da *Civil Liability Convention* (CLC-69) no ordenamento jurídico brasileiro. Conclusão. Referências.

RESUMO

O propósito deste artigo perpassa a análise da aplicabilidade (ou não) da *Civil Liability Convention* de 1969 (CLC-69), Convenção Internacional ratificada pelo Brasil, no ordenamento jurídico pátrio. Essa Convenção trata sobre a responsabilidade civil por danos causados por poluição por óleo a partir de navios petroleiros. Inicialmente, de modo geral, procede-se ao estudo da proteção ambiental internacional no âmbito do Direito do Mar, para, em seguida, aprofundar-se no tema propriamente dito da responsabilização civil ambiental internacional por derramamento de óleo no mar a partir de navios petroleiros, com ênfase ao estudo minucioso do regime jurídico trazido pela *Civil Liability Convention* de 1969. Um segundo momento é reservado para a compreensão da responsabilização civil ambiental nacional por derramamento de óleo no mar a partir de navios petroleiros, com foco, em especial, na Lei N° 6.938 de 1981 – que introduz a Política Nacional do Meio Ambiente – e na construção jurisprudencial erigida pelo Superior Tribunal de Justiça acerca da matéria, bem como na análise da Lei N° 9.966 de 2000, que foi editada para reforçar a proteção ambiental em águas jurisdicionais brasileiras. Por fim, a partir da comparação dos sistemas nacional e internacional de responsabilidade civil por prejuízos decorrentes de poluição por óleo a partir de superpetroleiros, é possível afirmar se a CLC-69 está em harmonia com a legislação e jurisprudência pátrias, e, conseqüentemente, se essa Convenção é aplicável no ordenamento jurídico nacional, o que, senão em casos esparsos, não se tem verificado.

PALAVRAS-CHAVE: responsabilidade civil ambiental; derramamento de óleo no mar; navios petroleiros; aplicabilidade da *Civil Liability Convention*; STJ; jurisprudência.

ABSTRACT

The purpose of this article pervades the analysis of the applicability (or not) of *Civil Liability Convention* of 1969 (CLC-69), International Convention ratified by Brazil, in national legal system. This Convention deals with civil liability for damages caused by oil pollution from oil tankers. Initially, in general, the study of international environmental protection within the scope of the Law of the Sea is carried out, in order, then, to delve into the actual issue of

environmental civil liability international market for oil spills at sea from oil tankers, with emphasis on detailed study of the legal regime brought by the Civil Liability Convention of 1969. A second moment is reserved for the understanding of national environmental civil liability for oil spills at sea from oil tankers, with a focus on in particular, in Law N° 6.938 of 1981 – which introduces the National Environmental Policy – and in the jurisprudential construction erected by the Superior Court of Justice on the matter, as well as in the analysis of Law N° 9.966 of 2000, which was edited to reinforce the protection environment in Brazilian jurisdictional waters. Finally, from the comparison of the systems national and international civil liability for damages resulting from pollution by oil from supertankers, it is possible to say whether the CLC-69 is in harmony with national legislation and jurisprudence, and, consequently, whether this Convention is applicable in the national legal system, which, if not in a few cases, has not been verified.

KEYWORDS: environmental civil liability; oil spill at sea; ships oil tankers; applicability of the Civil Liability Convention; STJ; jurisprudence.

INTRODUÇÃO

A proteção do meio ambiente constitui uma das prioridades incontestáveis da agenda internacional atual, já que se confunde, em larga escala, com a própria luta pela defesa dos direitos humanos, quando se almeja a melhores condições de vida¹. Nesse contexto, foi com a Conferência de Estocolmo – Declaração sobre o Meio Ambiente Humano de 1972² – que luzes foram lançadas sobre o seguinte princípio: “Os seres humanos constituem o centro das preocupações com o desenvolvimento sustentável. Têm direito a uma vida saudável e produtiva em harmonia com o meio ambiente”³.

Paralelamente, a pujante exploração dos recursos naturais, bens finitos, tem aumentado significativamente, mormente a partir da década de 1960, acompanhando o desenvolvimento mundial tecnológico e industrial. Tal progresso econômico, contudo, trouxe perigos reais e a possibilidade de danos catastróficos à natureza⁴. Nessa linha, por constituir

¹ Para o autor, o direito fundamental à vida, em sua vasta dimensão, conduz ao essencial reconhecimento do direito básico ao meio ambiente sadio, de modo a resguardar a vida humana sob duas perspectivas, quais sejam, o amplo direito à saúde do homem, e a própria existência física com dignidade, com um padrão de vida satisfatório e de qualidade. CANÇADO TRINDADE, A. A.. **Direitos Humanos e Meio-Ambiente: paralelo dos sistemas de proteção internacional**. Porto Alegre: Sergio Antônio Fabris, 1993.

² ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração Sobre O Meio Ambiente Humano de 1972**. Estocolmo, Disponível em: https://cetesb.sp.gov.br/proclima/wp-content/uploads/sites/36/2013/12/estocolmo_mma.pdf. Acesso em: 26 mar. 2022.

³ FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin de. **Curso de Direito Ambiental**. 6. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013, p. 137.

⁴ BORGES, Leonardo Estrela. **As Obrigações de Prevenção no Direito Ambiental Internacional**. São Paulo: Saraiva, 2017. (IDP Linha Direito Comparado).

objeto de exploração de várias atividades pelo homem, o meio ambiente marinho está sujeito a desarranjos potenciais⁵.

Os riscos pós-industriais, quais sejam, os vividos pela sociedade do risco – sociedade atual –, são recheados de incerteza, uma vez que as consequências deles podem repercutir ampla e difusamente de forma global. Desse modo, o alvo do Direito, bem como da ciência, passa a ser a segurança, com vistas a uma antecipação dos riscos e ênfase à prevenção. Esta obrigação, de prevenir, pode ser considerada – em virtude de encontrar sua maior aplicação no bojo da proteção ecológica –, como o princípio balizador do direito ambiental. Os riscos, portanto, devem ser identificados, avaliados e geridos, com o escopo de se agir proativamente na busca pela preservação ambiental, e não mais com o olhar direcionado apenas para a reparação dos danos ecológicos⁶.

De modo geral, a responsabilização internacional dos Estados pode ocorrer em virtude “de violações ao direito internacional ou de danos provocados a outros Estados ou a particulares”⁷. Surge, portanto, o dever de indenizar diante da violação de acordos celebrados, bem como de qualquer prejuízo ilícito ou não desculpável. Dessarte, na seara da tutela do meio ambiente, os Estados estão internacionalmente obrigados a dispor de uma legislação ambiental adequada, voltada a equilibrar a necessária proteção ao meio ambiente e o progresso econômico, conceitos intrinsecamente ligados⁸. Assim, o próprio Direito internacional preocupa-se com a regulamentação interna de danos, fato evidenciado no bojo da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento – Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento de 1992 (Rio-92)⁹.

O transporte de petróleo por navios petroleiros, atividade potencialmente poluidora, já causou graves danos ambientais e prejuízos aos Estados e às pessoas. Como exemplo,

⁵ GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental**: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

⁶ BORGES, Leonardo Estrela. *As Obrigações de Prevenção no Direito Ambiental Internacional*. São Paulo: Saraiva, 2017. (IDP Linha Direito Comparado).

⁷ VARELLA, Marcelo Dias. *Direito Internacional Público*. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2018, p. 411.

⁸ GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental**: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

⁹ Cf. Princípio nº 13 da Rio-92: “Os Estados devem desenvolver legislação nacional relativa à responsabilidade e indenização das vítimas de poluição e outros danos ambientais. Os Estados devem, ainda, cooperar de forma expedita e determinada para o desenvolvimento de normas de direito internacional ambiental relativas à responsabilidade e indenização por efeitos adversos de danos ambientais causados, em áreas fora de sua jurisdição, por atividades dentro de sua jurisdição ou sob seu controle”. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Conferência das Nações Unidas Sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento de 1992**. Rio de Janeiro, Estudos Avançados, 6(15). Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/szzGBPjxPqnTsHsnMSxFWPL/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 21 mar. 2022.

citam-se – dentre os acidentes que envolveram derramamento de petróleo no mar¹⁰ –, as marés negras¹¹ resultantes dos desastres “com os navios petroleiros *Torrey Canyon* (1967), *Amoco Cadiz* (1978), *Exxon-Valdez* (1989), e *Prestige* (2002)”¹². O incidente envolvendo o primeiro petroleiro foi útil para alarmar a respeito da premente necessidade de elaboração de um sistema internacional apto a solucionar as disputas de jurisdição, de responsabilidade e de compensação oriundas de acidentes causadores de poluição por óleo¹³.

Além da destruição da fauna e da flora, o petróleo derramado no mar acarreta danos incalculáveis de natureza patrimonial e extrapatrimonial. Ademais, alguns dos produtos utilizados nas próprias atividades de limpeza e resgate do meio ambiente são passíveis de causarem sérios danos ecológicos¹⁴. Nesse contexto, quantias vultosas são desembolsadas para o enfretamento da poluição, bem como para a resolução das controvérsias judiciais de responsabilidade nas esferas civil e administrativa¹⁵.

Mesmo com todo avanço tecnológico relacionado à segurança da navegação e do transporte marítimo, ainda há alto risco de derramamentos de óleo no mar, vez que aproximadamente 2 bilhões de toneladas de petróleo são carreadas pela via marítima anualmente¹⁶. Destarte, o Brasil ocupa hoje o décimo lugar no *ranking* global de exportadores de petróleo¹⁷, posição obtida devido à extensão da Plataforma Continental. Dessa forma, “a preservação ambiental é um dos objetivos e uma das finalidades da política energética

¹⁰ Dentre os principais motivos que podem ser elencados como causadores da poluição marinha por derrame de carga a partir de navios-tanque são: (i) “Colisões com píeres, dolphins etc.; (b) Encalhes; (c) Abalroamentos com outras embarcações; (d) Abalroamentos com rebocadores”. De menor monta, esse tipo de poluição também pode ser ocasionado, por exemplo, por “navios de casco simples por meio de furos no casco causados por corrosão localizada”. FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. *Responsabilidades no Transporte Marítimo*. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2015, p. 109.

¹¹ “As marés negras resultam de grandes derramamentos de óleo causados por acidentes geradores de consequências ambientais”. CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Curso de Direito Marítimo Sistematizado**: direito material e processual com esquemas didáticos. Curitiba: Juruá, 2017, p. 204.

¹² BORGES, Leonardo Estrela. **As Obrigações de Prevenção no Direito Ambiental Internacional**. São Paulo: Saraiva, 2017. (IDP Linha Direito Comparado), p. 27.

¹³ CABRAL, Luiz José dos Santos. **Convênções internacionais sobre poluição do mar por navios e a posição do Estado brasileiro**. 2010. 131 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Engenharia Oceânica, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: http://objdig.ufrj.br/60/teses/coppe_m/LuizJoseDosSantosCabral.pdf. Acesso em: 02 abr. 2022.

¹⁴ GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. *Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

¹⁵ FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. *Responsabilidades no Transporte Marítimo*. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2015.

¹⁶ GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental**: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

¹⁷ INDEX MUNDI. **Oil - Production**. Disponível em: <https://www.indexmundi.com/g/r.aspx?v=88>. Acesso em: 24 abr. 2022.

nacional¹⁸ e uma das necessidades em face da exploração e produção de petróleo no Brasil”¹⁹. A sorte é que os acidentes concernentes ao derramamento de óleo no mar que aconteceram no território brasileiro “podem ser classificados como pequenos ou de baixa relevância”²⁰.

Hodiernamente, desponta um sistema internacional de responsabilidade civil por derramamento de óleo no mar, inaugurado pela *Civil Liability Convention* de 1969 (CLC-69), Convenção da qual o Brasil faz parte. De modo simultâneo, existe um rígido sistema nacional (brasileiro) de responsabilidade civil por dano ambiental. Em particular, o Direito Internacional influencia decisivamente o tema, uma vez que é “imperiosa a necessidade de harmonização de normas, tendo em vista que (i) a circulação do petróleo é internacional; (ii) o mar é um interesse comum de toda a humanidade; (iii) a poluição marítima não respeita fronteiras políticas”²¹.

Nessa seara, o objeto deste estudo perpassa a análise de compatibilidade entre esses dois sistemas de responsabilidade civil ambiental, quais sejam, o regulado pela CLC-69 e o determinado pelo Direito interno brasileiro, com vistas à confirmação de que tais sistemas estão em harmonia ou, ao contrário, de que eles possuem pontos conflitantes entre si.

Para abordar este tema, procedeu-se ao estudo doutrinário, das legislações internacional e nacional concernentes ao assunto, bem como à análise da construção jurisprudencial do STJ acerca da matéria. Ademais, o presente trabalho tem o escopo de analisar, à luz da aplicabilidade (ou não) da *Civil Liability Convention* (CLC-69) no ordenamento jurídico brasileiro, a responsabilidade civil ambiental decorrente dos casos de

¹⁸ BRASIL. **Lei Nº 9.478, de 6 de agosto de 1997**: Dispõe Sobre A Política Energética Nacional, As Atividades Relativas Ao Monopólio do Petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética. Brasília e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências, DF, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19478.htm. Acesso em: 21 mar. 2022.

¹⁹ CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Curso de Direito Marítimo Sistematizado**: direito material e processual com esquemas didáticos. Curitiba: Juruá, 2017, p. 206.

²⁰ Entre os acidentes com derramamento de óleo no mar ocorridos no Brasil até 2011, citam-se alguns: “(i) maio de 1994: 2,7 milhões de litros de óleo atingiram 18 praias do litoral norte paulista; (ii) em 11 de março de 2000: vazamento de 18 mil litros de óleo cru em Tramandaí (RS); (iii) em 16 de março de 2000: derramamento de 7.250 litros de óleo no canal de São Sebastião (SP); (iv) em 26 de junho de 2000: derramamento de 380 litros de óleo combustível; (v) novembro de 2000: 86 mil litros de óleo vazaram de um cargueiro da Petrobrás poluindo praias de São Sebastião e de Ilhabela (SP); (vi) em 11 de agosto de 2001: vazamento de óleo atinge 30 km de praias do litoral norte baiano; (vii) em 15 de agosto de 2001: vazamento de 715 litros de petróleo na Baía de Ilha de Grande (RJ); (viii) em 18 de outubro de 2001: vazamento de 392 mil litros de óleo. Morte de 1 pessoa; (ix) em 13 de maio de 2002: vazamento de 16 mil litros na baía de Ilha Grande (RJ); (x) em 25 de junho de 2002, em Pinhais, na região metropolitana de Curitiba (PR), deixando vazar 15 mil litros óleo; (xi) em 10 de agosto de 2002: vazamento de 3 mil litros de petróleo em São Sebastião (SP); (xii) novembro de 2004: Porto de Paranaguá (PR), em que um milhão de litros de metanol e 5 milhões de litros de óleo combustível vazaram no mar; (xiii) novembro de 2011: Bacia de Campos, Macaé (RJ), com o vazamento de 3,7 mil barris de petróleo, o equivalente a 588 mil litros de óleo no mar; e (xiv) em 16 de agosto de 1997: vazamento de 2 mil litros de óleo combustível atinge cinco praias na Ilha do Governador (RJ)”. ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental**. 21. ed. São Paulo: Atlas Ltda., 2020, p. 738.

²¹ ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental**. 21. ed. São Paulo: Atlas Ltda., 2020, p. 741.

poluição marinha provocada pelo derramamento de óleo²² a partir do transporte dessa substância por navios petroleiros em áreas sob jurisdição nacional.

Inicialmente, por meio de uma abordagem geral, discorreu-se a respeito do estudo da proteção ambiental internacional no âmbito do Direito do Mar, para, em seguida, aprofundar-se no tema propriamente dito da responsabilização civil ambiental internacional por derramamento de óleo no mar a partir de navios petroleiros, com ênfase ao estudo minucioso do regime jurídico trazido pela *Civil Liability Convention* de 1969.

Posteriormente, atentou-se para a compreensão da responsabilização civil ambiental nacional por derramamento de óleo no mar a partir de navios petroleiros, com foco, em especial, na Lei N° 6.938 de 1981 – que introduz a Política Nacional do Meio Ambiente – e na construção jurisprudencial erigida pelo Superior Tribunal de Justiça acerca da matéria, bem como na análise da Lei N° 9.966 de 2000, que foi editada para reforçar a proteção ambiental em águas jurisdicionais brasileiras.

Finalmente, a partir da comparação dos sistemas nacional e internacional de responsabilidade civil por prejuízos decorrentes de poluição por óleo a partir de superpetroleiros, é possível afirmar se a CLC-69 está ou não em harmonia com a legislação e jurisprudência pátrias, e, conseqüentemente, se essa Convenção é aplicável no ordenamento jurídico nacional.

1 A RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL AMBIENTAL INTERNACIONAL POR DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR A PARTIR DE NAVIOS PETROLEIROS

1.1 A proteção ambiental internacional no direito do mar

A partir do Século XIX, as principais fontes do Direito do Mar passaram a ser os tratados, em consequência do advento do Positivismo Jurídico e do desenvolvimento tecnológico e científico, bem como do surgimento de novos Estados com o fenômeno da descolonização. Anteriormente, o costume internacional e os atos unilaterais (determinação do mar territorial) ditavam as regras para o Direito do Mar. Com o final da Segunda Grande Guerra, com o escopo de manter a paz e promover os direitos humanos, a Organização das Nações Unidas (ONU) convocou a Primeira Conferência sobre Direito do Mar, da qual

²² Conceito de óleo: “qualquer forma de hidrocarboneto (petróleo e seus derivados), incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados”, nos termos do art. 2º, inciso VIII, da Lei N° 9.966/2000.

participaram 86 (oitenta e seis) Estados e de que resultou 4 (quatro) convenções internacionais²³.

Após uma série de emendas, foi aprovada, em *Montego Bay* (Jamaica), a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982, que organizou precisamente aspectos polêmicos inerentes ao mar. O Direito do Mar, desse modo, passou a ser regido pelos fundamentos da solidariedade e cooperação internacionais, em que são priorizados os métodos de solução pacífica ou consensual de controvérsias²⁴. Dispõe o artigo 235 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982, ratificada pelo Brasil²⁵:

1. Os Estados devem zelar pelo cumprimento das suas obrigações internacionais relativas à proteção e preservação do meio marinho. Serão responsáveis de conformidade com o direito internacional. 2. Os Estados devem assegurar através do seu direito interno meios de recurso que permitam obter uma indenização pronta e adequada ou outra reparação pelos danos resultantes da poluição do meio marinho por pessoas físicas ou jurídicas, sob sua jurisdição. 3. A fim de assegurar indenização pronta e adequada por todos os danos resultantes da poluição do meio marinho, os Estados devem cooperar na aplicação do direito internacional vigente e no ulterior desenvolvimento do direito internacional relativo às responsabilidades quanto à avaliação dos danos e à sua indenização e à solução das controvérsias conexas, bem como, se for o caso, na elaboração de critérios e procedimentos para o pagamento de indenização adequada, tais como o seguro obrigatório ou fundos de indenização²⁶.

Ressalte-se que o direito marítimo recebe grande influxo dos usos e costumes, bem como das fontes internacionais. Nessa linha, “os atos internacionais não ratificados pelo Brasil são, às vezes, obrigatoriamente cumpridos pelos navios de nossa Marinha Mercante, quando se dirigem aos portos estrangeiros”²⁷. Por outro lado, dentre as Convenções Internacionais que dizem respeito à poluição marinha das quais o Brasil é signatário, destacam-se:

²³ FIORATI, Jete Jane. A Convenção das Nações Unidas sobre direito do mar de 1982 e os organismos internacionais por ela criados. **Revista de Informação Legislativa**, [s. l], v. 34, n. 133, p. 129-154, jan. 1997. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/202>. Acesso em: 21 mar. 2022.

²⁴ FIORATI, Jete Jane. A Convenção das Nações Unidas sobre direito do mar de 1982 e os organismos internacionais por ela criados. **Revista de Informação Legislativa**, [s. l], v. 34, n. 133, p. 129-154, jan. 1997. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/202>. Acesso em: 21 mar. 2022.

²⁵ BRASIL. **Decreto Nº 1.530, de 22 de junho de 1995**: Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1530.htm. Acesso em: 22 mar. 2022.

²⁶ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982**. Visão geral e texto completo. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm. Acesso em: 21 mar. 2022.

²⁷ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo, volume I**: teoria geral. 4. ed. Barueri: Manole, 2013, p. 47.

1. Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1969 (Decreto Legislativo nº 74 de 30.09.76); 2. Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage – CLC*), Bruxelas, 1969, promulgada pelo Decreto nº 79.437 de 28.03.77; 3. Convenção de Basiléia Sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito, 1989, aprovada pelo Decreto Legislativo nº 34 de 16.06.92 e promulgada pelo Decreto nº 875 de 19.07.93; 4. Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (regulamentada pelo Decreto nº 83.540, de 04.06.79); 5. Convenção sobre Prevenção de Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias (com emendas), Londres, Cidade do México, Moscou, Washington, 1972 (aprovada no Brasil pelo Decreto Legislativo nº 4/87 e promulgada pelo Decreto nº 2.508 de 04.05.98, com a adoção dos protocolos e de todos os anexos); 6. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol), Londres (OMI), 1973 (aprovada no Brasil pelo Decreto Legislativo nº 4/87 e promulgada pelo Decreto nº 2.508 de 04.05.98, com a adoção dos protocolos e de todos os anexos); 7. Protocolo de 1978, relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol), Londres (OMI), promulgada pelo Decreto nº 2.508/98, da mesma forma que o mencionado no item anterior (este protocolo e a convenção mencionada no item anterior são conhecidos como Convenção Marpol 73/78, ou Convenção Marpol); 8. Convenção Internacional sobre Preparo, Prevenção, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, Londres (OMI), 30 de novembro de 1990 (Convenção OPRC, assinada pelo Brasil em 3 de abril de 1991 e promulgada pelo Decreto nº 2.870 de 10.12.98)²⁸.

Nessa senda, resta incontestável a relevância da procura pela resolução pacífica de disputas no âmbito do Direito do Mar, haja vista a vasta gama de temas sensíveis aos Estados, que abrange, entre outros, a proteção e a preservação do meio marinho²⁹, nos termos da Parte XII da Convenção, cujo Artigo 192 dispõe: “Os Estados são obrigados a prevenir e controlar a poluição marinha e são responsáveis por danos causados pela violação de suas obrigações internacionais de combater essa poluição”³⁰.

A tendência atual – com a multiplicação de ferramentas internacionais de resolução de controvérsias e a implementação de mecanismos específicos pelas instituições –,

²⁸ MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Pré-sal, segurança marítima e desenvolvimento sustentável**. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/edicoes/.revista-86/pre-sal-seguranca-maritima-e-desenvolvimento-sustentavel/>. Acesso em: 26 mar. 2022.

²⁹ AZEVEDO, Fernanda Vasconcelos Gueiros Bernardes de; SIMÕES, Maria Carolina Vargas. Breves considerações sobre os métodos de resolução de controvérsias no âmbito da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. In: ZANETI JÚNIOR, Hermes; CABRAL, Trícia Navarro Xavier. **Justiça Multiportas: mediação, conciliação, arbitragem e outros meios adequados de solução de conflitos**. 2. ed. Salvador: Juspodivm, 2018. Cap. 45. p. 987-1016.

³⁰ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982**. Visão geral e texto completo. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm. Acesso em: 21 mar. 2022.

desenvolve-se no sentido de o direito influenciar cada vez mais a busca por soluções jurídicas, em detrimento da interferência política, de alta relevância até pouco tempo atrás. A responsabilidade dos Estados, entretanto, vivencia um processo vagaroso de robustez do arcabouço jurídico na esfera internacional. Dessarte, a efetividade de possíveis reparações de prejuízos é dificultada pela total imunidade de jurisdição, e, conseqüentemente, de execução³¹.

1.2 A responsabilização civil ambiental internacional pelo derramamento de óleo no mar a partir de navios petroleiros

Depreende-se do dano “o prejuízo causado a terceiro, gerando obrigação de ressarcimento. A ação ou omissão de um terceiro é essencial”³². A degradação do meio ambiente, nessa esteira, resulta em perda ou dano ambiental, cujo valor abrange despesas significativas para a restauração do meio ambiente, como também meios necessários de intervenção para evitar ou amenizar o prejuízo causado. No que tange à atividade petrolífera, algumas convenções internacionais (como a CLC-92) preveem, por exemplo, a reparação por lucros cessantes, em especial as relacionadas ao transporte de derivados de petróleo³³, por seu potencial risco de gerar prejuízos ao turismo e à pesca nas áreas atingidas³⁴.

A primeira maré negra ocorreu em 18 de março de 1967, quando cerca de 119.000 (cento e dezenove mil) toneladas de petróleo despejadas do navio *Torrey Canyon* poluíram parte da Grã-Bretanha e da região da Bretanha, na França, tragédia que abalou a comunidade internacional e que “justificou toda a importância conferida à sustentabilidade ambiental marinha nas últimas décadas”³⁵. Outras catástrofes afins são as resultantes de operações

³¹ VARELLA, Marcelo Dias. **Direito Internacional Público**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2018.

³² ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental**. 21. ed. São Paulo: Atlas Ltda., 2020, p. 481.

³³ Conceito de petróleo: “Todo e qualquer hidrocarboneto líquido em seu estado natural, a exemplo do óleo cru ou condensado”, nos termos do art. 6º, I, da Lei Nº 9.478, de 6 de agosto de 1997.

³⁴ “Os derramamentos de óleo podem causar danos à vida marinha e ter um impacto econômico significativo nas atividades costeiras, afetando aqueles que exploram recursos marinhos. Áreas costeiras, onde são realizadas atividades recreativas e de turismo, indústrias que dependem do fornecimento de água limpa para o seu funcionamento, portos e estaleiros navais, áreas de exploração e criação de recursos marinhos são exemplos de locais que, quando atingidos, podem sofrer perdas importantes”. ITOPE, The International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. **Oil Tanker Spill Statistics 2021**. Disponível em: <https://www.itopf.org/knowledge-resources/data-statistics/>. Acesso em: 04 maio 2022.

O ITOPE foi estabelecido em 1968 para administrar o TOVALOP, extinto em 1997.

³⁵ SOUZA, Silvano Denega. O Direito Ambiental Marítimo e o Desenvolvimento da Sustentabilidade nos Transportes: Aspectos Comparados. **Revista Jurídica da Presidência**, v. 12, n. 96, p. 133-170, 2010, p.161.

envolvendo a exploração ou pesquisa e a produção *offshore*³⁶ de petróleo³⁷, excluídas, contudo, deste estudo.

Especialmente os graves incidentes envolvendo superpetroleiros ocorridos próximos a países desenvolvidos, aliados à dificuldade de reparação dos prejuízos deles decorrentes, levaram a sociedade internacional a se preocupar com o tema da atividade petrolífera, que tem “dado margem ao aparecimento de soluções inovadoras para os riscos ambientais dela decorrentes e, principalmente, na elaboração de mecanismos financeiros capazes de garantir indenizações para os afetados por danos por ela causados”³⁸. Foi a partir desses desastres, especificamente do acidente envolvendo o encalhe do navio *Torrey Canyon* no Canal da Mancha, que se iniciou a discussão sobre a necessidade de criação de um regime internacional de responsabilização civil ambiental por derramamento de óleo no mar³⁹.

1.2.1 O regime internacional de responsabilidade da *civil liability convention*

No âmbito do Direito Internacional, a aplicação da responsabilidade civil objetiva para certas hipóteses de dano – como as decorrentes de poluição marinha por óleo –, vem sendo consagrada desde a década de 1960⁴⁰. Nesse contexto, em razão da magnitude da catástrofe com o navio *Torrey Canyon* em 1967, as sete mais importantes empresas petrolíferas, em janeiro de 1969, participaram diretamente da elaboração e da assinatura do acordo TOVALOP (*Tankers Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution*) – iniciativa pioneira e voluntária de mutualização dos riscos e de indenização inerentes aos danos provocados pela poluição causada por navios petroleiros⁴¹.

Ante a comoção mundial, a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (OMCI) – organismo da Organização das Nações Unidas (ONU) desde 1948, e que, em 1982,

³⁶ Conceito de *offshore*: palavra utilizada para fazer referência às atividades de exploração e produção de petróleo no mar.

³⁷ GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental**: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

³⁸ ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental**. 21. ed. São Paulo: Atlas Ltda., 2020, p. 739.

³⁹ “Devido ao grande derramamento de petróleo, com imenso dano ambiental, ficou evidenciado que não havia procedimentos específicos para acidentes dessa natureza. Inexistia um plano de emergência em vigor ou mesmo um sistema de compensações hábil a suportar os custos da limpeza do mar e das regiões costeiras afetadas, bem como fundos para indenizar as vítimas”. SOUZA, Silvano Denega. O Direito Ambiental Marítimo e o Desenvolvimento da Sustentabilidade nos Transportes: Aspectos Comparados. **Revista Jurídica da Presidência**, v. 12, n. 96, p. 133-170, 2010.

⁴⁰ FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin de. **Curso de Direito Ambiental**. 6. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.

⁴¹ GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental**: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

adotaria o nome de Organização Marítima Internacional (OMI)⁴² –, criou duas convenções internacionais em Bruxelas, em 1969: (i) a Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em Casos de Acidentes com Poluição por Óleo⁴³ e (ii) a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo⁴⁴, a *Civil Liability Convention* (CLC).

A Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo⁴⁵ regula as atividades de transporte marítimo de óleo a granel⁴⁶, especificamente no que tange aos prejuízos relacionados à poluição por aquele componente⁴⁷, além de dispor sobre a responsabilidade civil objetiva extracontratual dos proprietários⁴⁸ de navios petroleiros⁴⁹ – e suas seguradoras⁵⁰ –, responsáveis pelos prejuízos decorrentes do derramamento do conteúdo de suas cargas⁵¹. Uma vez que, na CLC-69, a responsabilidade recai sobre o proprietário do navio poluidor⁵², a solução encontrada pelos proprietários de

⁴² A OMI é a autoridade mundial definidora de padrões para a segurança e a diligência ambiental do transporte marítimo internacional, entre outras questões. Disponível em: <http://www.imo.org>. Acesso em: 21 mar. 2022.

⁴³ Promulgação no Brasil por meio do Decreto nº 6.478 em 9 de junho de 2008.

⁴⁴ Promulgação no Brasil por meio do Decreto nº 79.437 em 28 de março de 1977.

⁴⁵ O objetivo da CLC-69 é “Criar um mecanismo de caráter internacional capaz de assegurar compensação adequada e acessível às vítimas de danos por poluição resultantes de escapamento ou descarga de óleo proveniente de navios. Os danos são limitados a valores determinados por tonelada do navio poluidor, não devendo a indenização ultrapassar, em nenhum caso, à determinada quantia estabelecida”. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/clc>. Acesso em: 24 mar. 2022.

⁴⁶ FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. **Responsabilidades no Transporte Marítimo**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2015.

⁴⁷ Art. I, 5, da CLC: define como óleo persistente o petróleo bruto, o óleo combustível, o óleo diesel pesado, o óleo lubrificante, e o óleo de baleia. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969**. Disponível em: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/69CLC_e.pdf. Acesso em: 21 mar. 2022.

⁴⁸ Art. I, 3, da CLC-69: “Proprietário significa a pessoa ou pessoas registradas como proprietárias do navio ou, na ausência de um registro, a pessoa ou pessoas que possuem o navio. No entanto, no caso de um navio de propriedade de um Estado, e operado por uma companhia que esteja registrada naquele Estado como a operadora do navio, proprietário deverá significar essa companhia”.

⁴⁹ Art. III, 1, da CLC-69: “Salvo o disposto nos parágrafos 2 e 3 deste artigo, o proprietário do navio no momento do incidente, ou se o incidente consiste numa sucessão de fatos, no momento do primeiro fato, será responsável por qualquer dano por poluição causado por óleo que tenha sido descarregado de seu navio como resultado do incidente”.

⁵⁰ “Passou a haver um sistema compulsório de seguro ou qualquer outra garantia financeira para a cobertura de prejuízos, havendo a possibilidade de cobrança por parte dos países signatários da apresentação de certificado que ateste a existência de um seguro internacional de cobertura de danos”. SALLES, Isabelle de Oliveira. **Eficácia das normas internas e externas: responsabilidade dos navios pelos danos causados ao ambiente marinho**. 2021. 34 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Faculdade de Direito de Vitória, Vitória, 2021. Disponível em: <http://repositorio.fdv.br:8080/bitstream/fdv/1207/1/TCC-%20Isabelle%20de%20Oliveira%20Salles.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2022, p. 21.

⁵¹ VARELLA, Marcelo Dias. **Conselho de Estado: responsabilidade e socialização do risco**. Brasília: UniCEUB, 2006. Disponível em: https://storage.googleapis.com/wzukusers/user-29234145/documents/5c6c0aff913a6cQrwAtk/Responsabilidade%20Risco_1.pdf. Acesso em: 24 mar. 2022.

⁵² Art. III, 4, da CLC-69: “Nenhum pedido de indenização por danos causados por poluição poderá ser formalizado contra o proprietário de outro modo que não seja baseado na presente Convenção. Nenhum pedido

navios-tanque relativa a essa responsabilidade é obtida, principalmente, por meio dos Clubes de Proteção e Indenização (P&I Clubs), e, de modo eventual, por garantia bancária⁵³.

Vale ressaltar que a responsabilidade dos proprietários de petroleiros, na CLC-69, fica limitada aos prejuízos de poluição infligidos ao território, inclusive ao mar territorial⁵⁴, de um Estado Parte⁵⁵, bem como às medidas de prevenção assumidas para evitar ou reduzir os danos decorrentes do derrame, inclusive no alto-mar. Ademais, estão excluídos da aplicação da Convenção os navios de guerra e os navios não comerciais de um governo; caso o navio do governo seja comercial, este não obrigatoriamente precisa ser segurado⁵⁶, desde que disponha de “um certificado emitido pela autoridade competente do Estado de registro declarando que a responsabilidade do navio, estabelecida de acordo com a convenção, está coberta”⁵⁷.

Ao definir dano por poluição, a CLC-69 trata apenas dos casos de derramamento de óleo no mar a partir de navios petroleiros⁵⁸, em que as medidas preventivas podem ser tomadas, razoavelmente, por qualquer pessoa – e não somente pelo Estado e pelos poluidores –, com vistas à prevenção ou minimização dos danos oriundos da poluição e à cobertura dos custos com atividades de limpeza do ambiente degradado. Consagrou-se internacionalmente, pois, um conceito bem circunscrito de dano, que engloba as despesas de recuperação do meio

de indenização, que não seja fundamentado na presente Convenção, poderá ser feito contra Prepostos ou Agentes do proprietário”.

⁵³ FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. **Responsabilidades no Transporte Marítimo**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2015.

⁵⁴ À época (1969), ainda não existia o conceito de Zona Econômica Exclusiva, trazido apenas pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, em seu artigo 55: “A zona econômica exclusiva é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico específico estabelecido na presente Parte, segundo o qual os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes da presente Convenção”.

⁵⁵ Art. II da CLC-69: “A presente convenção será aplicada exclusivamente aos danos por poluição causados no território, incluindo o mar territorial de um estado contratante, e às medidas preventivas tomadas para evitar ou minimizar tais danos”. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969**. Disponível em: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/69CLC_e.pdf. Acesso em: 21 mar. 2022.

⁵⁶ Art. VII, 1, da CLC (1969/1992): “Deverá ser exigido do proprietário de um navio registrado num Estado Contratante e que transporte mais de 2.000 toneladas de óleo a granel como carga, que mantenha um seguro, ou outra garantia financeira como uma caução bancária, ou um certificado emitido por um fundo internacional de compensação, nas somas fixadas através da aplicação dos limites de responsabilidade estabelecidos no artigo V, parágrafo 1, para cobrir a sua responsabilidade por danos causados por poluição, de acordo com essa Convenção”.

⁵⁷ FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. **Responsabilidades no Transporte Marítimo**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2015, p. 114.

⁵⁸ Art. I, 6, da CLC-69: “‘Dano por poluição’ significa a perda ou dano causado fora do navio transportador de óleo, por contaminação resultante de um derramamento ou descarga de óleo do navio onde quer que possa ocorrer esse derramamento ou descarga, e inclui o custo das despesas com medidas preventivas e outras perdas ou danos causados por essas medidas preventivas”. Art. I, 7: “‘Medidas preventivas’ significa quaisquer medidas razoáveis tomadas por qualquer pessoa após ter ocorrido um incidente, visando prevenir ou minimizar o dano causado pela poluição”.

ambiente e medidas preventivas, sem abranger, contudo, danos extrapatrimoniais⁵⁹, por exemplo, retirando da vítima inocente o direito de proteção integral⁶⁰.

Alguns anos após a entrada em vigor da CLC-69, e com o avanço do ramo de transporte marítimo de hidrocarbonetos, a comunidade internacional constatou uma falha da Convenção relativa à garantia da indenização às vítimas, de forma que, na atualidade, a CLC/69 conta com a participação de somente 33 (trinta e três) nações que, juntas, representavam ínfimos 2,58% da arqueação bruta da frota comercial global – o Brasil está entre elas. Isso pode ser explicado devido à migração da grande maioria dos países para “novos instrumentos desenvolvidos internacionalmente que se mostraram mais aptos a salvaguardar o meio ambiente e garantir a compensação”⁶¹. Contudo, “11 (onze) Estados permanecem parte *somente* dessa convenção, não ascendendo às convenções mais recentes”⁶².

Alguns tratados, especialmente em Direito Ambiental, preveem a reponsabilidade internacional objetiva, como é o caso da CLC-69. Nessa linha, em casos em que os potenciais danos sejam elevados, limites indenizatórios podem ser estipulados pelos Estados – com base nos valores definidos nos tratados e acordos globalmente existentes –, por meio da criação de fundos internacionais, abastecidos com dinheiro público e privado, com vistas à viabilização da atividade desenvolvida, amparada por seguro e resseguro⁶³.

Foi o que ocorreu em Bruxelas, em dezembro de 1971, quando da conclusão de uma convenção para a elaboração do Fundo Internacional de Compensação por Danos pela Poluição por Óleo (FIPOL/1971), com o intuito de criar um fundo indenizatório complementar à Convenção CLC e de garantir a reparação de prejuízos decorrentes do derramamento de óleo no mar. Após nova maré negra, provocada pela catástrofe com o navio

⁵⁹ GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental**: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

⁶⁰ FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. **Responsabilidades no Transporte Marítimo**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2015.

⁶¹ ZOVICO, Tayane Grando Fraga. O sistema jurídico brasileiro de prevenção e compensação por derramamento de óleo persistente por embarcações e sua potencial evolução: análise crítica dos eventos ocorridos na costa do Brasil no ano de 2019. **Rdm**, São Paulo, v. 10, n. 58, p. 74-96, set. 2020, p. 83. Disponível em: http://biblioteca2.senado.gov.br:8991/F/?func=direct&doc_number=001204598&local_base=SEN01. Acesso em: 23 mar. 2022.

⁶² “Os onze países são: Brasil, Guiana, Costa Rica, Honduras, Guatemala, São Tomé e Príncipe, Gâmbia, Guiné Equatorial, Líbia e Kazaquistão”. SILVA, Ana Carolina Carlucci da. **Responsabilidade civil internacional e compensação nos casos de poluição por derramamento de petróleo no transporte marítimo por navios**. 2017. 152 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Direito, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Franca, 2017, p. 58. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/150820>. Acesso em: 02 abr. 2022.

⁶³ VARELLA, Marcelo Dias. **Direito Internacional Público**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2018.

liberiano *Amoco Cadiz* na Bretanha (FRA)⁶⁴, em 1978, houve outros acidentes com navios petroleiros na sequência, o que motivou a comunidade internacional a modificar a CLC-69 e o FIPOL/1971⁶⁵.

Tanto o alcance do insuficiente regime internacional de responsabilidade civil da CLC-69 quanto o montante existente para o pagamento das indenizações necessitavam urgentemente de ampliação. Para tanto, foram implementados mais dois instrumentos: a Convenção de 1992 sobre Responsabilidade Civil (CLC-92) e a Convenção para instituição do Fundo de 1992 (FIPOL/1992). Mais tarde, em 2003, após os desastres com os navios *Erika* e *Prestige*, foi criado o Protocolo à Convenção de 1992 sobre o Fundo Complementar⁶⁶. Destarte, o caráter suplementar do Fundo de 2003 visava à cobertura das indenizações excedentes às quantias previstas no FIPOL/1992, relacionadas aos prejuízos gerados pela poluição marinha nos Estados Partes ao instrumento⁶⁷.

A poluição do meio marinho por óleo gera graves problemas, para os quais a solução perpassa “um regime de compensação, em que a existência de um fundo é bastante interessante, pois assegura mais velocidade para a reparação dos danos e indenização das vítimas”⁶⁸. Certamente, não se está diante de uma fórmula miraculosa, entretanto, dentre as alternativas existentes, ela é a mais eficiente. Nesse contexto, a sistemática do regime de responsabilidade civil instituído pela Convenção CLC em sua totalidade (CLC-69, CLC-92, Fundo/1992 e Fundo Suplementar/2003) constitui um mecanismo compensatório ágil e eficaz para as vítimas de poluição (*vide* Tabela abaixo). Contudo, caso o valor dos prejuízos supere os limites disponíveis nos Fundos de indenização, aquelas terão de buscar outros meios de compensação via judicial.

⁶⁴ Tragédia ainda mais grave do que a ocasionada pelo desastre com o navio *Torrey Canyon* em que 223.000 toneladas de petróleo foram derramadas no mar pelo navio *Amoco Cadiz*.

⁶⁵ GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental**: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

⁶⁶ Art. 4, 2, (a), do Protocolo de 2003: “O valor total de indenizações que o Fundo Complementar deve pagar por um acontecimento determinado ao abrigo do presente artigo é limitado de maneira que a soma total desse valor seja acrescida ao montante das indenizações efetivamente pagas ao abrigo da Convenção de 1992 sobre a Responsabilidade Civil e da Convenção de 1992 sobre a criação do Fundo para reparar os danos por poluição no âmbito de aplicação do presente Protocolo não exceda 750 milhões de unidades de conta”. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992**. Disponível em: <https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/WEB-IOPC-Text-of-Conventions-ENGLISH.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2022.

⁶⁷ GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental**: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

⁶⁸ ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental**. 21. ed. São Paulo: Atlas Ltda., 2020, p. 740.

Valor máximo de compensação (CLC e Fund Convention) (Milhões de Dólares americanos, dezembro 2011)⁶⁹

Tonelagem Bruta	CLC-69	CLC-92 (após nov. 2003)	Fundo/1992 (após nov. 2003)	Fundo Suplementar
5.000	1	6,9	311,7	1151,5
25.000	5,1	26,3	311,7	1151,5
50.000	10,2	50,5	311,7	1151,5
100.000	20,4	98,6	311,7	1151,5
140.000	21,5	137,9	311,7	1151,5

Nota: os limites de responsabilidade sob os vários regimes são baseados em Direitos Especiais de Saque (Special Drawing Right – SDR). Na Tabela adaptada, foi considerada a taxa de 1 SDR = US\$ 1,54 (dezembro, 2011 – Fundo Monetário Internacional).

No âmbito do regime internacional de reponsabilidade civil ambiental concernente ao derramamento de óleo no mar por navios petroleiros, o Brasil ratificou apenas a CLC-69, não aderindo à CLC-92 nem aos Fundos Indenizatórios de 1971, de 1992 e de 2003. O Brasil, portanto, “não é Parte da Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo Internacional para a Compensação de Danos Causados por Poluição por Óleo (FUND)”⁷⁰. Em relação ao Fundo Complementar (1992), o Estado brasileiro tem *status* de observador apenas. Em outros termos, o Brasil faz parte, formalmente, somente da CLC-69.

Pelo fato de o Brasil ter ratificado apenas a CLC-69, e não ter aderido aos Fundos internacionais de indenização, e, porventura, ante a escassez de recursos financeiros por parte da empresa poluidora responsabilizada, a ausência de um fundo indenizatório desafia todo o arcabouço jurídico trazido pelo rigoroso sistema interno de responsabilização, o que conduz à inefetividade das decisões judiciais frequentemente. Tal imbróglio resulta também em insegurança, porquanto inexistem garantias financeiras suficientes para cobrir o potencial danoso dessas catástrofes ambientais, prejudicando a efetiva reparação e indenização às vítimas.

A próxima epígrafe destinar-se-á a abordar o modo como o ordenamento jurídico nacional lida com os casos de derramamento de óleo em águas marítimas sob a jurisdição do Brasil, com atenção ao sistema de responsabilidade civil por ele adotado.

⁶⁹ ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental**. 21. ed. São Paulo: Atlas Ltda., 2020.

⁷⁰ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo, volume I: teoria geral**. 4. ed. Barueri: Manole, 2013.

2 A RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL AMBIENTAL NACIONAL POR DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR A PARTIR DE NAVIOS PETROLEIROS

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CRFB/1988) assegura que o meio ambiente ecologicamente equilibrado, “bem de uso comum do povo, essencial à sadia qualidade de vida”⁷¹, é direito de todos, nos termos do *caput* do seu art. 225. Trata-se de direito intangível, difuso, de terceira dimensão – macrobem ambiental –, haja vista a materialização por ele de “poderes de titularidade coletiva, atribuídos genericamente a todas as formações sociais; tais direitos são fundados no princípio da solidariedade universal”⁷². Juntamente com os recursos ambientais, considerados microbem ambiental, devem ser garantidos às gerações presentes e futuras, bem como, protegidos pelo poder Público e pela coletividade⁷³.

Consoante o § 3º do art. 225 da CRFB/1988, “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”⁷⁴. Esse dispositivo aborda a tripla responsabilização (penal, administrativa e civil) conferida aos perpetradores de danos ambientais pela Carta Magna, que, apesar de não abordar em seu texto, expressamente, o princípio da reparabilidade integral do dano ambiental⁷⁵, adota uma visão difusa do meio ambiente, de bem indisponível, o que enseja ser a reparação sempre integral.

A Lei Federal nº 6.938 de 1981⁷⁶ – recepcionada pela Lei Maior –, consagrou, no ordenamento jurídico nacional, a responsabilidade civil ambiental objetiva por danos perpetrados ao meio ambiente. Posteriormente, com o advento do Novo Código Civil

⁷¹ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 mar. 2022.

⁷² CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 14. ed. São Paulo: Atlas, 2020, p. 206.

⁷³ GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

⁷⁴ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 mar. 2022.

⁷⁵ GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

⁷⁶ Cf. § 1º do art. 14 da Lei Nº 6.938/1981: “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”.

(2002)⁷⁷, o mesmo posicionamento foi adotado⁷⁸, de modo que inexistente, em matéria ambiental, qualquer convívio da responsabilidade civil objetiva com a responsabilidade civil subjetiva, que, simplesmente, não pode ser aplicada para ações civis por danos ao meio ambiente, sob pena de incorrer em “uma valorização exacerbada do direito individual em detrimento da coletividade”⁷⁹.

2.1 A lei nº 6.938 de 1981 e a jurisprudência do superior tribunal de justiça

A Lei Nº 6.938/1981 estabeleceu a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), cujos objetivos visam: (i) “à compatibilização do desenvolvimento econômico-social com a preservação da qualidade do meio ambiente e do equilíbrio ecológico”⁸⁰; e (ii) à obrigatoriedade de recuperação do dano ambiental e/ou de indenização pelos prejuízos resultantes⁸¹. Este último objetivo revela o cerne do princípio poluidor-pagador.

O Superior Tribunal de Justiça, nesse sentido, considera que a PNMA guiar-se-á pelos “princípios do poluidor-pagador, do usuário-pagador e da reparação *in integrum*, concretizados por meio da obrigação de recuperar o dano ambiental; indenizar os prejuízos sofridos pelas vítimas e pela biota afetada; e pagar pelos serviços ambientais retirados da Natureza”⁸². Nessa esteira, dispõe:

A reparação civil do dano ambiental assumiu grande amplitude no Brasil, com profundas implicações na espécie de responsabilidade do degradador do meio ambiente, inclusive imputando-lhe responsabilidade objetiva, fundada

⁷⁷ Cf. § único do art. 927 do Código Civil de 2002: “Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem”. BRASIL. **Lei Nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**: Institui o Código Civil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm. Acesso em: 20 mar. 2022.

⁷⁸ GAGLIANO, Pabo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2018.

⁷⁹ D'ALMEIDA, Joana de Arruda Reis. **A responsabilidade civil por danos às águas do mar em razão do derramamento de óleo**. 2005. 58 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: <https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/10115/10115.PDF>. Acesso em: 12 abr. 2022.

⁸⁰ Art. 4º, inciso I, da Lei Nº 6.938/1981. 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. Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 21 mar. 2022.

⁸¹ Art. 4º, inciso VII, da Lei Nº 6.938/1981.

⁸² BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.255.127. **Diário da Justiça Eletrônico**. Brasília. Disponível em: [https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%271255127%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271255127%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%271255127%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271255127%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 22 mar. 2022.

no simples risco ou no simples fato da atividade danosa, independentemente da culpa do agente causador do dano⁸³.

No ordenamento jurídico brasileiro, tem-se adotado a definição de poluidor trazida pela Lei Nº 6.938/1981, qual seja: “poluidor, a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental”⁸⁴, o que revela o regime de responsabilidade civil nacional ser bem mais abrangente que o trazido pela Convenção CLC. Ademais, como o dano ambiental é tido como fato único e indivisível, a responsabilidade civil adotada pela PNMA é objetiva e solidária, de modo que todos os envolvidos na degradação do ambiente são co-obrigados solidários⁸⁵, o que enseja o litisconsórcio facultativo⁸⁶.

Nos termos do art. 14, § 1º, da Lei Nº 6.938/1981, o Brasil adotou a responsabilidade civil objetiva dos causadores de prejuízos ao meio ambiente, ao dispor que “é o poluidor obrigado, independentemente de existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade”⁸⁷. Ademais, ressalte-se que o caso fortuito e a força maior não podem ser invocados como causas que excluem a responsabilidade civil por dano ambiental, uma vez que, desse modo, ficaria excluído da incidência dessa Lei o maior número dos casos de poluição ecológica⁸⁸.

A jurisprudência pacificada do Superior Tribunal de Justiça converge para a aplicação da teoria do risco integral na responsabilização por dano ambiental, em que não são admitidas excludentes de responsabilidade⁸⁹, aceitas na CLC-69. Nesse contexto, a Segunda Seção do STJ, com relatoria do Ministro Sidnei Beneti, decidiu por unanimidade no REsp nº 1.114.398:

⁸³ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.120.117. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: [https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%271120117%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271120117%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%271120117%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271120117%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 22 mar. 2022.

⁸⁴ Art. 3º, inciso IV, da Lei Nº 6.938/1981.

⁸⁵ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Jurisprudência nº 30. **Jurisprudência em Teses**: Os responsáveis pela degradação ambiental são co-obrigados solidários, formando-se, em regra, nas ações civis públicas ou coletivas litisconsórcio facultativo. Brasília. Disponível em: <https://processo.stj.jus.br/SCON/jt/toc.jsp>. Acesso em: 21 mar. 2022.

⁸⁶ ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental**. 21. ed. São Paulo: Atlas Ltda., 2020, p. 428.

⁸⁷ 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. Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/16938.htm. Acesso em: 21 mar. 2022.

⁸⁸ CAVALIERI, FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 14. ed. São Paulo: Atlas, 2020.

⁸⁹ GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental**: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

Inviabilidade de alegação de culpa exclusiva de terceiro, ante a responsabilidade objetiva. – A alegação de culpa exclusiva de terceiro pelo acidente em causa, como excludente de responsabilidade, deve ser afastada, ante a incidência da teoria do risco integral e da responsabilidade objetiva ínsita ao dano ambiental (art. 225, § 3º, da CF e do art. 14, § 1º da Lei nº 6.938/81), responsabilizando o degradador em decorrência do princípio do poluidor-pagador⁹⁰.

“A responsabilidade no campo civil é concretizada em cumprimento da obrigação de fazer ou de não fazer e no pagamento de condenação em dinheiro. Em geral, manifesta-se na aplicação desse dinheiro em atividade ou obra de prevenção ou de reparação do prejuízo”⁹¹. Nessa linha, faz parte do entendimento do STJ a Súmula nº 629: “Quanto ao dano ambiental, é admitida a condenação do réu à obrigação de fazer ou à de não fazer cumulada com a de indenizar”⁹². É o que se extrai do seguinte entendimento:

Vigora em nosso sistema jurídico o princípio da reparação integral ou *in integrum* do dano ambiental, irmão siamês do princípio do poluidor-pagador, a determinar a responsabilização por todos os efeitos decorrentes da conduta lesiva, incluindo, entre outros aspectos, o prejuízo suportado pela sociedade, até que haja completa e absoluta recuperação *in natura* do bem lesado. Finalmente, ressalto que a cumulação de obrigação de fazer, não fazer e pagar não configura *bis in idem*, porquanto a indenização, em vez de considerar lesão específica já ecologicamente restaurada ou a ser restaurada, põe o foco em parcela do dano que, embora causada pelo mesmo comportamento pretérito do agente, apresenta efeitos deletérios de cunho futuro, irreparável ou intangível⁹³.

Imprescindível, além da identificação da gama de sujeitos causadores de prejuízos ambientais, é o estabelecimento do nexo de causalidade entre a degradação ambiental e a conduta da(s) parte(s) poluidora(s)⁹⁴. Nesse sentido, dispõe o STJ:

⁹⁰ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.114.398. **Diário da Justiça Eletrônico**. Brasília. Disponível em: [https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%271114398%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271114398%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%271114398%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271114398%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 26 mar. 2022.

⁹¹ MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. 25. ed. São Paulo: Malheiros, 2017, p. 410.

⁹² BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Súmula nº 629. **RSSTJ**. Brasília, jun. 2019. v. 11, n. 48, p. 245-259. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/publicacaoinstitutional/index.php/sumstj/author/proofGalleyFile/5059/5185>. Acesso em: 25 mar. 2022.

⁹³ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.454.281. **Diário da Justiça Eletrônico**. Brasília. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%271454281%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271454281%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%271454281%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271454281%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 21 mar. 2022.

⁹⁴ GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

Para o fim de apuração do nexo de causalidade no dano ambiental, equiparam-se quem faz, quem não faz quando deveria fazer, quem deixa fazer, quem não se importa que façam, quem financia para que façam, e quem se beneficia quando outros fazem. Constatado o nexo causal entre a ação e a omissão das recorrentes com o dano ambiental em questão, surge, objetivamente, o dever de promover a recuperação da área afetada e indenizar eventuais danos remanescentes, na forma do art. 14, § 1º, da Lei 6.938/81⁹⁵.

Os Recursos Especiais nº 1.354.536 / SE⁹⁶ e nº 1.346.430 / PR⁹⁷ seguem na mesma esteira:

A responsabilidade por dano ambiental é objetiva, informada pela teoria do risco integral, sendo o nexo de causalidade o fator aglutinante que permite que o risco se integre na unidade do ato, sendo descabida a invocação, pela empresa responsável pelo dano ambiental, de excludentes de responsabilidade civil para afastar a sua obrigação de indenizar [...] aquele que explora atividade econômica coloca-se na posição de garantidor da preservação ambiental, e os danos que digam respeito à atividade estarão sempre vinculados a ela. Por isso descabe a invocação, pelo causador do dano ambiental, de excludentes de responsabilidade civil.

Vale evidenciar a posição do STJ no REsp nº 1.602.106, do Paraná, quando da necessidade de comprovação da existência do nexo de causalidade, essencial para a configuração da responsabilidade do poluidor:

Em que pese a responsabilidade por dano ambiental seja objetiva (e lastreada pela teoria do risco integral), faz-se imprescindível, para a configuração do dever de indenizar, a demonstração da existência de nexo de causalidade apto a vincular o resultado lesivo efetivamente verificado ao comportamento (comissivo ou omissivo) daquele a quem se repute a condição de agente causador. No caso, inexistente nexo de causalidade entre os danos ambientais (e morais a ele correlatos) resultantes da explosão do navio Vicuña e a conduta das empresas adquirentes da carga transportada pela referida embarcação. Não sendo as adquirentes da carga responsáveis diretas pelo acidente ocorrido, só haveria falar em sua responsabilização – na condição de

⁹⁵ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 650.728. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%27650728%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%27650728%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%27650728%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%27650728%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 21 mar. 2022.

⁹⁶ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.354.536. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%271354536%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271354536%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%271354536%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271354536%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 22 mar. 2022.

⁹⁷ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.346.430. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27EDRESP%27.clas.+e+@num=%271346430%27\)+ou+\(%27EDcl%20no%20REsp%27+adj+%271346430%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27EDRESP%27.clas.+e+@num=%271346430%27)+ou+(%27EDcl%20no%20REsp%27+adj+%271346430%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 22 mar. 2022.

poluidora indireta – acaso fosse demonstrado: (i) o comportamento omissivo da sua parte; (ii) que o risco de explosão na realização de transporte marítimo de produtos químicos adquiridos fosse ínsito às atividades por elas desempenhadas ou (iii) que estava no encargo delas, e não da empresa vendedora, a contratação do transporte da carga que lhes seria destinada⁹⁸.

A lei nacional será aplicável nos casos em que as águas sob jurisdição nacional forem poluídas por derrame de óleo originado também em águas internacionais⁹⁹. Assim, o regime de responsabilidade civil brasileiro prevê uma ampla responsabilização, extensível a todos os envolvidos na degradação ambiental¹⁰⁰. Nessa linha, além da possibilidade de serem ajuizadas ações de reparação por danos patrimoniais – tanto individuais quanto coletivas –, já existem decisões do STJ no sentido de também ser possível pedido de indenização por dano extrapatrimonial coletivo, conforme o posicionamento a seguir:

O dano moral deve ser averiguado de acordo com as características próprias aos interesses difusos e coletivos, distanciando-se quanto aos caracteres próprios das pessoas físicas que compõem determinada coletividade ou grupo determinado ou indeterminado de pessoas, sem olvidar que é a confluência dos valores individuais que dão singularidade ao valor coletivo. O dano extrapatrimonial atinge direitos de personalidade do grupo ou coletividade enquanto realidade massificada, que a cada dia reclama mais soluções jurídicas para sua proteção. É evidente que uma coletividade pode sofrer ofensa à sua honra, à sua dignidade, à sua boa reputação, à sua história, costumes, tradições e ao seu direito a um meio ambiente salutar para si e seus descendentes. Isso não importa exigir que a coletividade sinta a dor, a repulsa, a indignação, tal qual fosse o indivíduo isolado. Essas decorrem do sentimento de participar de determinado grupo ou coletividade, relacionando a própria individualidade à ideia do coletivo. Assim sendo, reconheço a possibilidade da existência de dano extrapatrimonial coletivo, podendo o mesmo ser examinado e mensurado¹⁰¹.

⁹⁸ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.602.106. **Diário da Justiça Eletrônico**. Brasília. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%271602106%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271602106%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%271602106%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271602106%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 22 mar. 2022. Recurso Repetitivo Tema 957.

⁹⁹ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo, volume I**: teoria geral. 4. ed. Barueri: Manole, 2013.

¹⁰⁰ [...] é pacificada nesta Corte a orientação de que a responsabilidade ambiental é objetiva e solidária de todos os agentes que obtiveram proveito da atividade que resultou no dano ambiental [...] pela aplicação da teoria do risco integral ao poluidor/pagador prevista pela legislação ambiental (art. 14, § 1º, da lei nº 6.938/81) [...].

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Agravo Interno no Agravo em Recurso Especial nº 277.167. **Diário da Justiça Eletrônico**. Brasília. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27AINTARESP%27.clas.+e+@num=%27277167%27\)+ou+\(%27AgInt%20no%20AREsp%27+adj+%27277167%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27AINTARESP%27.clas.+e+@num=%27277167%27)+ou+(%27AgInt%20no%20AREsp%27+adj+%27277167%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 22 mar. 2022.

¹⁰¹ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.269.494. **Diário da Justiça Eletrônico**. Brasília. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%271269494%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271269494%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%271269494%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271269494%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 23 mar. 2022.

Em relação ao instituto da prescrição, a maior parte das decisões exaradas no âmbito do STJ compartilham do seguinte entendimento: é “imprescritível a pretensão reparatória de danos ambientais, na esteira de reiterada jurisprudência deste Superior Tribunal de Justiça”¹⁰². Tal entendimento, entretanto, não estava pacificado. Ademais, o Tema 999 da prescrição de demanda relacionada à reparação civil de dano ambiental teve repercussão geral reconhecida pelo Supremo Tribunal Federal¹⁰³, que fixou tese no seguinte sentido: “É imprescritível a pretensão de reparação civil de dano ambiental”¹⁰⁴.

No que diz respeito aos danos – patrimoniais ou extrapatrimoniais – causados a terceiros, o ordenamento jurídico pátrio adota o princípio de direito da *actia nata*, que estabelece: “o prazo prescricional do direito de postular a reparação de danos somente se inicia quando o titular do direito subjetivo violado passa a conhecer o fato e a extensão de suas consequências”¹⁰⁵.

Ante o exposto, percebe-se que a responsabilidade civil por dano ambiental no Brasil – fruto de construção jurisprudencial do STJ –, possui várias características que a tornam única: objetiva, ilimitada, amplamente solidária, fundada no risco integral, imprescritível, ensejadora de reparação integral e cumulação da obrigação de reparar e indenizar, inclusive com possibilidade de serem reparados danos patrimoniais – individuais e coletivos – e extrapatrimoniais coletivos. Outrossim, essa responsabilidade – balizada pelos princípios do poluidor-pagador e da reparação integral principalmente –, exige, para sua configuração, a comprovação do nexos de causalidade entre a conduta do poluidor e a degradação ambiental, não admitindo, entretanto, causas excludentes da responsabilidade.

¹⁰² BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.559.396. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%271559396%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271559396%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%271559396%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271559396%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 23 mar. 2022.

¹⁰³ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Repercussão Geral no Recurso Extraordinário nº 654.833. **Diário da Justiça Eletrônico**. Tema 999. Disponível em: <https://www.stf.jus.br/portal/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=4130104&numeroProcesso=654833&classeProcesso=RE&numeroTema=999#>. Acesso em: 24 mar. 2022.

¹⁰⁴ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário nº 654.833. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=753077366>. Acesso em: 24 mar. 2020.

¹⁰⁵ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Agravo Interno no Agravo em Recurso Especial nº 1.167.724. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27AINTARESP%27.clas.+e+@num=%271167724%27\)+ou+\(%27AgInt%20no%20AREsp%27+adj+%271167724%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27AINTARESP%27.clas.+e+@num=%271167724%27)+ou+(%27AgInt%20no%20AREsp%27+adj+%271167724%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 23 mar. 2022.

2.2 A lei nº 9.966 de 2000 (lei do óleo)

Em um cenário preocupante de degradação do meio ambiente marinho, com consequências extremamente graves, “atingindo contornos irreversíveis e irrecuperáveis em decorrência do derramamento de óleo nas áreas marinhas sob jurisdição brasileira, é que ocorre a promulgação da Lei Nº 9.966, de 28 de abril de 2000”¹⁰⁶, regulamentada pelo Decreto Nº 4.136/2002. Nesse contexto, com base na Lei Federal Nº 6.938/1981 e nas decisões do STJ existentes à época – que acabaram por implementar o sistema de responsabilização civil ambiental no Brasil –, sobreveio a Lei Nº 9.966 de 2000.

A Lei Nº 9.966, também conhecida como Lei do Óleo, “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”¹⁰⁷. Vale lembrar que presentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78)¹⁰⁸, a Lei Nº 9.966/2000 não será aplicada. Esta é aplicável, por conseguinte, em caráter complementar àquela, às embarcações nacionais e estrangeiras quando em águas jurisdicionais brasileiras, inclusive as águas marítimas¹⁰⁹ (incisos I, II e III do § único do art. 1º da referida Lei nacional).

Em seus artigos 7º e seguintes, a Lei Nº 9.996 dispõe, para o enfretamento da poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, de planos de emergência¹¹⁰ individuais, que podem ser efetivados “pelo órgão ambiental competente, na forma de planos de

¹⁰⁶ QUIROGA OBREGÓN, Marcelo Fernando. **O Direito Marítimo e o dever fundamental de proteção do meio ambiente marinho**. 2017. 187 f. Tese (Doutorado) - Curso de Direito, Faculdade de Direito de Vitória, Vitória, 2017, p. 20. Disponível em: <http://repositorio.fdv.br:8080/bitstream/fdv/152/1/marcelo-fernando-quiroga-obregon.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2022.

¹⁰⁷ 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 o. Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19966.htm. Acesso em: 21 mar. 2022.

¹⁰⁸ A Convenção Marpol – gerida pela OMI (Organização Marítima Internacional) – é, internacionalmente, a mais relevante convenção direcionada à prevenção e contenção da poluição marinha ocasionada por navios. Aprovada pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 499, de 2009, a Marpol 73/78 conta com seis Anexos; especificamente, o Anexo I refere-se à prevenção da poluição por óleo causada (i) a partir de rotinas operacionais ou (ii) por despejos acidentais. Como um dos efeitos graduais da Marpol, tem-se observado a substituição dos navios com casco simples por navios-tanque de cascos duplos, condição que, aliada a um controle mais rígido das condições de transporte marítimo balizadas por acordos multilaterais, favoreceu sobremaneira a redução de acidentes com consequente derrame de óleo no mar.

¹⁰⁹ As águas marítimas sob jurisdição nacional abrangem: o mar territorial, a zona econômica exclusiva (ZEE) e as águas sobrejacentes à plataforma continental quando esta ultrapassar os limites da ZEE.

¹¹⁰ Definição de plano de emergência: “conjunto de medidas que determinam e estabelecem as responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas imediatamente após um incidente, bem como definem os recursos humanos, materiais e equipamentos adequados à prevenção, controle e combate à poluição das águas”, nos termos do inciso XIX do art. 2º da Lei Nº 9.966/2000.

contingência¹¹¹ locais ou regionais, em articulação com os órgãos de defesa civil”¹¹². Nos termos do § único do art. 8º desta Lei, os planos de contingência serão consolidados na forma do Plano Nacional de Contingência. Este, por sua vez, foi instituído pelo Decreto Nº 8.127/2013, que foi modificado recentemente pelo Decreto Nº 10.950¹¹³, de 27 de janeiro de 2022.

Vale lembrar que os Planos de Área para o enfrentamento da poluição por óleo em águas jurisdicionais brasileiras foram estabelecidos pelo Decreto Nº 4.871, de 6 de novembro de 2003¹¹⁴. Ademais, a Lei Nº 9.966/2000 aponta – após revogar o § 4º do art. 14 da Lei Nº 6.938/81 –, “com pormenores, os responsáveis pelo cumprimento da norma (autoridade marítima, órgãos federal, estadual e municipal do meio ambiente, órgão regulador da indústria do petróleo), fixando diferentes atribuições e competências”¹¹⁵.

A Lei do Óleo ainda determina que os navios partes da CLC-69 deverão possuir a certificação ou a salvaguarda financeira equivalente, caso contrário, eles estarão proibidos de trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional (art. 13). Além disso, o navio com arqueação bruta superior a cinquenta que transporte óleo deverá portar a bordo um livro de registro de óleo, em que serão registradas as operações relativas a qualquer movimentação da substância (art. 10).

Em termos ambientais, não são aplicáveis as hipóteses em que a responsabilidade civil pode ser excluída. Ainda, se houver mais de um poluidor, todos serão solidariamente responsáveis¹¹⁶. Ademais, o art. 21 da referida Lei trouxe a previsão de que “a licitude da conduta do causador do dano não o isenta de repará-lo”¹¹⁷.

¹¹¹ Definição de plano de contingência: “conjunto de procedimentos e ações que visam à integração dos diversos planos de emergência setoriais, bem como a definição dos recursos humanos, materiais e equipamentos complementares para a prevenção, controle e combate da poluição das águas”, nos termos do inciso XX do art. 2º da Lei Nº 9.966/2000.

¹¹² FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin de. **Curso de Direito Ambiental**. 6. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013, p. 503.

¹¹³ “Dispõe sobre o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional”.

¹¹⁴ MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo, volume I: teoria geral**. 4. ed. Barueri: Manole, 2013.

¹¹⁵ FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. 21. ed. São Paulo: Saraiva, 2021, p. 419.

¹¹⁶ PORTO, Gisele Elias de Lima. Responsabilidade pela poluição marinha. **Cej**, Brasília, v. 4, n. 12, p. 51-57, set. 2000. Disponível em: <https://bdjur.stj.jus.br/jspui/handle/2011/120819>. Acesso em: 21 mar. 2022.

¹¹⁷ Art. 21 da Lei Nº 9.966/2000: “As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, ou misturas que os contenham, de água de lastro e de outros resíduos poluentes for autorizada não desobrigam o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga”. PORTO, Gisele Elias de Lima. Responsabilidade pela poluição marinha. **Cej**, Brasília, v. 4, n. 12, p.

Qualquer incidente ocorrido em navios capaz de provocar poluição das águas jurisdicionais brasileiras deverá ser comunicado, de imediato, ao órgão ambiental competente, à Capitania dos Portos e ao órgão regulador da indústria do petróleo, nos termos do art. 22 da Lei Nº 9.966/2000. Ressalta-se, ainda, que órgão ou empresa pública ou privada somente poderá contratar navio para realizar transporte de óleo se efetuar a verificação da devida habilitação da empresa transportadora segundo as normas da autoridade marítima (art. 24).

Nos termos do inciso I do § 1º do art. 25 da Lei Nº 9.966/2000, aquele que detém a propriedade do navio responde civil e administrativamente pelo derramamento de óleo no mar, logo, “o proprietário do navio responderá também pelo ressarcimento de todos os valores incorridos na limpeza das praias e demais atividades que tenham sido necessárias para a apuração do fato. Os prejuízos comprovados a terceiros também deverão ser indenizados”¹¹⁸. Nesse tipo de incidente, assim, cada parte envolvida deve envidar esforços máximos com vistas à operacionalização de contenção de danos e restauração da qualidade do meio ambiente.

Por fim, ao tratar sobre a ampla responsabilização na esfera administrativa, o Capítulo II do Decreto Nº 4.136/2002 – Das Infrações e Penalidades –, dispõe que: “respondem pela infração, na medida de sua ação ou omissão”¹¹⁹: o proprietário do navio ou quem o represente legalmente; o armador ou o operador do navio; o concessionário ou a empresa autorizada que exerça operações referentes à indústria petrolífera; o comandante ou tripulante do navio; a pessoa física ou jurídica que represente legalmente o porto organizado, a instalação portuária e a plataforma, bem como suas instalações de apoio, entre outros; e o proprietário da carga.

Após a comparação entre os dois sistemas de responsabilidade civil – o internacional e o nacional – aplicáveis às hipóteses de poluição marinha por óleo a partir de superpetroleiros, será desvendado, na próxima epígrafe, em que medida a CLC-69 é aplicável no ordenamento jurídico brasileiro.

51-57, set. 2000, p. 54. Disponível em: <https://bdjur.stj.jus.br/jspui/handle/2011/120819>. Acesso em: 21 mar. 2022.

¹¹⁸ ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental**. 21. ed. São Paulo: Atlas Ltda., 2020, p. 971.

¹¹⁹ Art. 5º do Decreto Nº 4.136/2002, bem como § 1º do art. 25 da Lei Nº 9.966/2000. BRASIL. **Decreto Nº 4.136, 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. Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/d4136.htm. Acesso em: 23 mar. 2022.

3 A (IN)APLICABILIDADE DA CIVIL LIABILITY CONVENTION (CLC-69) NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO

O texto da *Civil Liability Convention* foi aprovado pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo Nº 74, de 1976. Em 28 de março de 1977, o Decreto Nº 79.437 promulgou a CLC-69, que entrou em vigor no ordenamento jurídico brasileiro com *status* de lei ordinária. Ressalte-se que o Decreto Nº 83.540, de 04 de junho 1979, posteriormente, regulamentou a sua aplicação no país. Constata-se, entretanto, uma antinomia entre a Lei Federal Nº 6.938 (Política Nacional do Meio Ambiente – PNMA), de 31 de agosto de 1981, e o regime jurídico instituído pela CLC-69, uma vez que o art. 21 da Política Nacional do Meio Ambiente prevê: “Revogam-se as disposições em contrário”¹²⁰. Assim, nos termos deste dispositivo, algumas normas da CLC-69 estariam revogadas pela PNMA.

A despeito de a PNMA ser posterior à regulamentação da CLC-69 no Brasil, aquela assume caráter de lei geral, e não de lei especial, haja vista a existência de uma norma mais especial no que tange ao transporte marítimo de hidrocarbonetos. Assim, *a priori*, a norma posterior geral não pode derogar a norma anterior especial. Há, contudo, sérias críticas à redação da CLC-69, que estaria desatualizada e com imprecisa redação em vários artigos. Além disso, esta Convenção concentra seu campo de aplicação ao mar territorial¹²¹, ao excluir de seu escopo os derramamentos ocorridos na Zona Econômica Exclusiva¹²².

Faz-se mister observar que a limitação¹²³ de responsabilidade determinada pela Convenção CLC não se amolda ao sistema de responsabilidade erigido pelo Superior Tribunal

¹²⁰ 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. Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/16938.htm. Acesso em: 21 mar. 2022. Art. 21.

¹²¹ Uma atualização importante foi trazida pelo Artigo II da CLC-92: “Esta Convenção se aplicará exclusivamente: (a) a dano por poluição causado: (i) no território, incluindo o mar territorial de um Estado Contratante, e (ii) na zona econômica exclusiva de um Estado Contratante, estabelecida de acordo com o Direito Internacional ou, se um Estado Contratante não tiver estabelecido tal zona, numa área além e adjacente ao mar territorial daquele Estado, determinada por aquele Estado de acordo com o Direito internacional e não se estendendo a mais de 200 milhas náuticas das linhas de base a partir das quais é medido o seu mar territorial; (b) a medidas preventivas, onde quer que tenham sido tomadas, para impedir ou minimizar tais danos.” INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992**. Disponível em: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf. Acesso em: 24 mar. 2022.

¹²² GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental**: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

¹²³ Art. V, 1: “O proprietário de um navio tem o direito de limitar sua responsabilidade, nos termos da presente Convenção em relação a um acidente, a um montante de 2.000 francos por tonelada da tonelage do navio. Todavia esse montante total em nenhum caso poderá exceder a 210 milhões de francos. 2 - Se o incidente tiver sido produzido por uma falta pessoal do proprietário, esse não poderá se beneficiar da limitação prevista no item 1 do presente artigo”. Em 1976, o franco-ouro foi substituído pela moeda Direito Especial de Saque (DES), apurada pelo FMI, de modo que o valor de 210 milhões de francos equivale a cerca de US\$ 18 milhões. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention on Civil Liability for Oil**

de Justiça, que, em sua construção jurisprudencial, desbordou dos limites da responsabilidade objetiva – única que dispõe de previsão legal –, atuando como legislador ao criar os institutos hoje enraizados na doutrina e jurisprudência pátrias, tais como: risco integral, solidariedade ampla, responsabilidade ilimitada, entre outros. Essa Convenção, por conseguinte, colide com o “ordenamento jurídico pátrio, tendo em vista que, neste, a responsabilidade civil depende da extensão do dano, portanto, não existe limite predeterminado para a compensação dos danos ambientais. A exemplo disto, cita-se o art. 14 da Lei 6.938/81”¹²⁴.

A Política Nacional do Meio Ambiente propõe um rigoroso sistema de responsabilidade civil, que é reforçado pelo entendimento jurisprudencial brasileiro, do qual emergem decisões que, inúmeras vezes, carecem de efetivação. Na contramão do regime jurídico nacional (PNMA), desponta a Convenção CLC em sua totalidade (CLC-92, FIPOL/1992 e Fundo Suplementar de 2003), com uma sistemática de responsabilidade civil muito mais complacente, uma vez que, abstratamente, ela garante uma indenização obtida por meio da mutualização dos riscos, de salvaguardas financeiras e de fundos de indenização.

Ademais, a CLC prevê a possibilidade de “aplicação das excludentes de responsabilidade, da limitação de reponsabilidade, da canalização de reponsabilidade e da prescrição em relação a qualquer pretensão indenizatória¹²⁵, até mesmo para os danos causados ao meio ambiente”¹²⁶. Um problema jurídico sério surgiria, portanto, se o ordenamento jurídico brasileiro aceitasse as excludentes de responsabilidade previstas na Convenção CLC, de modo que tal conduta estaria alinhada com a teoria do risco criado, colidindo com a jurisprudência pacificada do STJ (risco integral).

A Convenção CLC, em sua completude, limita a responsabilidade civil ao proprietário do navio poluidor, além de estabelecer seguros obrigatórios e fundos de compensação em decorrência da poluição marinha por derramamento de óleo no mar. Desse modo, “os recursos para a indenização das vítimas se fazem presentes através de seguros e

Pollution Damage, 1969. Disponível em: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/69CLC_e.pdf. Acesso em: 21 mar. 2022.

¹²⁴ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. Aspectos Destacados da Proteção do Meio Ambiente Marinho no Brasil. *Doutrinas Essenciais de Direito Ambiental*, [s. l.], v. 2, p. 1219-1244, mar. 2011, p. 18.

¹²⁵ Art. VIII da CLC (1969 e 1992): “Os direitos à indenização previstos pela presente convenção prescreverão dentro de três anos após a data em que ocorrer o dano. Contudo, em nenhum caso uma ação poderá ser proposta após 6 anos a partir da data do incidente que ocasionou o dano. Quando o incidente consistir de uma série de ocorrências, o período de 6 anos deverá ser contado a partir da data da primeira das ocorrências”.

¹²⁶ GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore.** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019, p. 26.

fundos, que atuam um após o outro, conforme o montante total a ser indenizado”¹²⁷. Além disso, estabelece excludentes de responsabilidade passíveis de aplicação, quais sejam, a força maior, a culpa de terceiros e a culpa da vítima¹²⁸. Em relação à limitação de responsabilidade¹²⁹, a CLC fornece um detalhadíssimo sistema de limitação¹³⁰, aplicado apenas aos proprietários de petroleiros.

Apesar de ter ratificado a CLC-69, o Brasil não aderiu ao FIPOL/1971 – extinto em 2002 –, que estabelecia “limitação de responsabilidade civil atrelada a um fundo de compensação”¹³¹. Do mesmo modo, o Estado brasileiro não aderiu à CLC-92, nem ao FIPOL/1992, cujos objetivos são: (i) indenizar os prejuízos decorrentes da poluição, suplantando a inadequada proteção oferecida pela Convenção CLC; (ii) liberar o proprietário do navio do dever financeiro adicional imposto pela CLC, “estando esta isenção sujeita a condições destinadas a assegurar o cumprimento das convenções sobre segurança marítima e outras convenções; e (iii) alcançar os objetivos relacionados da Convenção”¹³².

Em julgado de 28 de outubro de 2003, em que se discutiu sobre a aplicação do Decreto nº 83.540/1979 (que regulamentou a CLC-69) durante o julgamento de ação envolvendo poluição marinha por óleo, no caso, derramado no mar a partir de um navio

¹²⁷ FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. **Responsabilidades no Transporte Marítimo**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2015, p. 154.

¹²⁸ Art. III, 2, da CLC-92: “Nenhuma responsabilidade por danos por poluição será atribuída ao proprietário se ele provar que os danos: (a) resultaram de um ato de guerra, de hostilidades, de guerra civil, de insurreição ou de um fenômeno natural de natureza excepcional, inevitável e irresistível, ou (b) foi totalmente causado por um ato ou por uma omissão cometida por terceiros, com a intenção de causar danos, ou (c) foi totalmente causado pela negligência ou por outro ato ilícito de qualquer Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção das luzes ou de outros auxílios à navegação no exercício daquela função”. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992**. Disponível em: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf. Acesso em: 22 mar. 2022.

¹²⁹ Art. V, 1, da CLC-92: “O proprietário de um navio terá o direito de limitar a sua responsabilidade, com base nesta Convenção, em relação a qualquer incidente, a um valor total calculado da seguinte maneira: (a) 4.510.000 unidades de conta para um navio com uma arqueação não superior a 5.000 unidades de arqueação; (b) para um navio com uma arqueação superior ao valor estabelecido acima, para cada unidade de arqueação adicional, 631 unidades de conta além do valor mencionado no subparágrafo (a); ficando estabelecido, entretanto, que em nenhuma situação esse valor total poderá ser superior a 89.770.000 unidades de conta”.

¹³⁰ Art. V, 3, da CLC-69: “Para aproveitar o benefício da limitação estipulado no parágrafo 1 deste artigo, o proprietário deverá constituir um fundo, cuja soma total represente o limite de sua responsabilidade, junto ao tribunal ou qualquer outra autoridade competente de qualquer um dos estados contratantes, no qual a ação judicial tenha sido iniciada com fundamento do artigo IX. O fundo pode ser constituído quer por depósito da soma ou por apresentação de uma garantia bancária ou ainda por qualquer outra garantia que seja aceitável pela legislação do estado contratante em que for constituído e que seja considerado adequado pelo tribunal ou por qualquer outra autoridade competente”. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969**. Disponível em: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/69CLC_e.pdf. Acesso em: 21 mar. 2022.

¹³¹ ZANELLA, Ingrid. **As incertezas sobre responsabilidade civil nos incidentes com óleo no Brasil**. 2021. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/coluna/migalhas-de-responsabilidade-civil/347538/as-incertezas-sobre-responsabilidade-civil-nos-incidentes-com-oleo>. Acesso em: 06 maio 2022.

¹³² GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019, p. 158.

petroleiro de bandeira estrangeira (Libéria), fretado pela empresa nacional Petrobrás, o STJ, ao interpretar de maneira equivocada o Art. III, 4¹³³, da CLC-69, pontuou:

Em razão da definição de constituir-se poluidor “a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável direta ou indiretamente, por atividade de degradação ambiental” (art. 3º, inciso IV, da Lei nº 6.938/81), o tão-só risco da atividade desempenhada pela Petrobrás em causar danos ambientais consubstancia o nexó causal de sua reponsabilidade, independentemente de o derramamento de óleo ter ocorrido por culpa da embarcação contratada¹³⁴.

Nessa decisão, o STJ adotou o entendimento baseado na concepção de poluidor prevista na Lei Nº 6.938/81 (em seu art. 3º, inciso IV) para responsabilizar o afretador/contratante da embarcação estrangeira, quando aquele for empresa nacional, e, de maneira diversa, utilizou-se da CLC-69 para responsabilizar o proprietário do navio de bandeira estrangeira contratado. Por outro lado, considerou a aplicação do regime da CLC de modo irretorquível quando a hipótese tratar da responsabilização civil de proprietário de navio estrangeiro contratado por empresa estrangeira. Outrossim, o STJ considerou que:

8. Merecem tratamento diverso os danos ambientais provocados por embarcação de bandeira estrangeira contratada por empresa nacional cuja atividade, ainda que de forma indireta, seja a causadora do derramamento de óleo, daqueles danos perpetrados por navio estrangeiro a serviço de empresa estrangeira, quando estão resta irretorquível a aplicação do art. 2º, do Decreto nº 83.540/79¹³⁵.

Observa-se, especialmente nesse último julgamento, que o Tribunal da Cidadania extrapolou sua competência jurisdicional, ao agir como legislador, uma vez que não existe previsão legal de aplicação de regimes distintos de responsabilidade civil aos envolvidos em um mesmo incidente envolvendo derramamento de óleo no mar. Ao fazer as vezes de ativista judicial, portanto, o STJ contribui para aumentar a insegurança jurídica no que diz respeito à

¹³³ Art. III, 4, da CLC-69: “Nenhum pedido de indenização por danos causados por poluição poderá ser formalizado contra o proprietário de outro modo que não seja baseado na presente Convenção. Nenhum pedido de indenização, que não seja fundamentado na presente Convenção, poderá ser feito contra Prepostos ou Agentes do proprietário”.

¹³⁴ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 467.212. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%27467212%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%27467212%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%27467212%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%27467212%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 23 mar. 2022.

¹³⁵ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 467.212. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%27467212%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%27467212%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%27467212%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%27467212%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 23 mar. 2022.

adequada aplicação da responsabilidade civil ambiental por derramamento de petróleo no mar.

CONCLUSÃO

Existe hoje um importante sistema internacional de responsabilização civil ambiental relativo à poluição marinha por óleo a partir de navios petroleiros, disposto em importantes Convenções Internacionais. Nesse cenário, a partir do final da década de 1960, quando ocorreu um desastre envolvendo o superpetroleiro *Torrey Canyon* no Canal da Mancha (região desenvolvida), a comunidade internacional preocupou-se em instituir um sistema de responsabilidade eficaz, de modo a efetivar o poderio de reparação dos danos perpetrados ao meio ambiente e às vítimas prejudicadas por esse tipo de acidente envolvendo navios-tanque.

Nesse contexto, a Organização Marítima Internacional criou a Civil Liability Convention em 1969, mecanismo cujo objetivo é garantir efetiva compensação às pessoas atingidas pela poluição marinha por óleo proveniente de navios. Destarte, o Brasil ratificou a CLC-69, que foi regulada no país pelo Decreto Nº 83.540/1979. A partir daí, à medida que novos graves acidentes com navios petroleiros foram se sucedendo, e ante a incapacidade de a CLC-69 alcançar os danos incalculáveis e repará-los adequadamente, foram criados Fundos de indenização e a CLC-92, na seguinte sequência: FIPOL/1971 (já extinto); CLC-92; Fundo de 1992 e Fundo suplementar em 2003. Entretanto, desse importante sistema internacional de compensação, o Brasil, grande exportador de petróleo, faz parte da CLC-69 (apenas).

Desse modo, em caso de incidente envolvendo poluição por óleo a partir de navios em território nacional, a CLC, necessariamente, deveria ser aplicada. Ocorre que, por características próprias dela, quais sejam, a canalização da responsabilidade no proprietário do navio, a possibilidade de exclusão e de limitação da responsabilidade em situações específicas (rol taxativo), a definição de dano bem circunscrita – delimitada à poluição do território e do mar territorial do Estado Parte –, o uso de medidas preventivas apenas para evitar ou minimizar os prejuízos ocorridos após a ocorrência do incidente (e não antes dele), a possibilidade de ajuizar ação de reparação apenas com base na própria CLC, entre outras características, a CLC-69 encontra quase nenhuma aplicação no ordenamento jurídico brasileiro.

Isso ocorre em virtude de a CLC-69 encontrar uma barreira, pelo menos até o momento, intransponível, criada pela jurisprudência pacificada do Superior Tribunal de Justiça (STJ). Nessa linha, o Tribunal da Cidadania, com fulcro na Lei Nº 6.938/1981 – que instituiu a Política Nacional do Meio Ambiente –, defende: a responsabilidade objetiva

ilimitada; a solidariedade ampla; a reparação integral do dano – incluindo o patrimonial e/ou extrapatrimonial, individual ou coletivo; a inadmissão de causas excludentes da responsabilidade e a imprescritibilidade da pretensão de reparação civil de dano ambiental.

Toda essa construção jurisprudencial arquitetada pelo STJ desborda da única diretriz expressa da Lei Federal Nº 6.938/1981 e da CRFB/1988 nesse sentido: a responsabilidade civil ambiental objetiva. Vale lembrar que, na CLC, a responsabilidade civil também é objetiva, contudo, limitada em determinadas situações. Destarte, pela CLC, o poluidor proprietário do navio pode ser exonerado da responsabilidade caso seja enquadrado em uma das hipóteses de exclusão da responsabilidade previstas na própria Convenção, o que, de modo algum, seria admissível no atual regime jurídico brasileiro de responsabilização civil ambiental.

A CLC-69, considerada ultrapassada por representar um sistema de compensação de alcance reduzido no que diz respeito à capacidade financeira de indenização das vítimas e de reparação de danos causados por derramamento de óleo no mar, tem sido esparsamente aplicada no ordenamento jurídico brasileiro, principalmente, por ir de encontro à jurisprudência consolidada do STJ. Ao se vislumbrar uma mudança radical no Direito Ambiental interno, contudo – restando os dois sistemas de responsabilidade harmônicos entre si –, pesa contra a CLC-69 o fato de ela dispor ao poluidor de quantias financeiras insuficientes, incapazes de cobrir plenamente os prejuízos gerados pelos grandes derramamentos de óleo por navios.

Em caso de prejuízos dessa monta, e ante a indisponibilidade de recursos pela empresa exploradora, solução eficiente, com vistas a garantir reparação dos danos e compensação às vítimas, seria a participação brasileira no sistema de responsabilização internacional previamente constituído – hipótese possível se o Brasil ratificasse a CLC em sua totalidade (CLC-92 mais os Fundos de indenização de 1992 e 2003) –, o que ensejaria prévia mudança radical no Direito interno, no que diz respeito, pelo menos, à responsabilidade civil ambiental.

Logo, um estudo pormenorizado dos reais interesses nacionais em relação ao tema, inclusive a respeito da possibilidade de cumprimento dos dispositivos da CLC-92, deve preceder a ratificação integral da Convenção CLC (CLC-92 mais Fundos) pelo Estado brasileiro. Outra solução plausível seria o governo brasileiro denunciar a CLC-69 no âmbito internacional, para, em seguida, criar um Fundo indenizatório nacional próprio, nos moldes, por exemplo, do sistema de responsabilização civil norte-americano.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental**. 21. ed. São Paulo: Atlas Ltda., 2020. 1285 p.

AZEVEDO, Fernanda Vasconcelos Gueiros Bernardes de; SIMÕES, Maria Carolina Vargas. Breves considerações sobre os métodos de resolução de controvérsias no âmbito da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. In: ZANETI JÚNIOR, Hermes; CABRAL, Trícia Navarro Xavier. **Justiça Multiportas**: mediação, conciliação, arbitragem e outros meios adequados de solução de conflitos. 2. ed. Salvador: Juspodivm, 2018. Cap. 45. p. 987-1016.

BORGES, Leonardo Estrela. **As Obrigações de Prevenção no Direito Ambiental Internacional**. São Paulo: Saraiva, 2017. (IDP Linha Direito Comparado).

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 mar. 2022.

BRASIL. **Decreto Nº 1.530, de 22 de junho de 1995**: Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1530.htm. Acesso em: 22 mar. 2022.

BRASIL. **Decreto Nº 4.136, 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. Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/d4136.htm. Acesso em: 23 mar. 2022.

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 o. Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19966.htm. Acesso em: 21 mar. 2022.

BRASIL. **Lei Nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**: Institui o Código Civil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm. Acesso em: 20 mar. 2022.

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. Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/16938.htm. Acesso em: 21 mar. 2022.

BRASIL. **Lei Nº 9.478, de 6 de agosto de 1997**: Dispõe Sobre A Política Energética Nacional, As Atividades Relativas Ao Monopólio do Petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética. Brasília e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências, DF, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19478.htm. Acesso em: 21 mar. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Agravo Interno no Agravo em Recurso Especial nº 1.167.724. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27AINTARESP%27.clas.+e+@num=%271167724%27\)+ou+\(%27AgInt%20no%20AREsp%27+adj+%271167724%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27AINTARESP%27.clas.+e+@num=%271167724%27)+ou+(%27AgInt%20no%20AREsp%27+adj+%271167724%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 23 mar. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Agravo Interno no Agravo em Recurso Especial nº 277.167. **Diário da Justiça Eletrônico**. Brasília. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27AINTARESP%27.clas.+e+@num=%27277167%27\)+ou+\(%27AgInt%20no%20AREsp%27+adj+%27277167%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27AINTARESP%27.clas.+e+@num=%27277167%27)+ou+(%27AgInt%20no%20AREsp%27+adj+%27277167%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 22 mar. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Jurisprudência nº 30. **Jurisprudência em Teses**: Os responsáveis pela degradação ambiental são co-obrigados solidários, formando-se, em regra, nas ações civis públicas ou coletivas litisconsórcio facultativo. Brasília. Disponível em: <https://processo.stj.jus.br/SCON/jt/toc.jsp>. Acesso em: 21 mar. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.114.398. **Diário da Justiça Eletrônico**. Brasília. Disponível em: [https://scon.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%271114398%27\)+ou+\(%27RESP%27+adj+%271114398%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO](https://scon.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia/toc.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%271114398%27)+ou+(%27RESP%27+adj+%271114398%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO). Acesso em: 26 mar. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.120.117. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: [https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%271120117%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271120117%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%271120117%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271120117%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 22 mar. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.255.127. **Diário da Justiça Eletrônico**. Brasília. Disponível em: [https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%271255127%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271255127%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://scon.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%271255127%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271255127%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 22 mar. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.269.494. **Diário da Justiça Eletrônico**. Brasília. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%271269494%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271269494%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%271269494%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271269494%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 23 mar. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.346.430. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27EDRESP%27.clas.+e+@num=%271346430%27\)+ou+\(%27EDcl%20no%20REsp%27+adj+%271346430%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27EDRESP%27.clas.+e+@num=%271346430%27)+ou+(%27EDcl%20no%20REsp%27+adj+%271346430%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 22 mar. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.354.536. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+@num=%271354536%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271354536%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+@num=%271354536%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271354536%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja)

[+@num=%271354536%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271354536%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+%271354536%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271354536%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 22 mar. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.454.281. **Diário da Justiça Eletrônico**. Brasília. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+%271454281%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271454281%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+%271454281%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271454281%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 21 mar. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.559.396. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+%271559396%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271559396%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+%271559396%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271559396%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 23 mar. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 1.602.106. **Diário da Justiça Eletrônico**. Brasília. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+%271602106%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%271602106%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+%271602106%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%271602106%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 22 mar. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 467.212. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+%27467212%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%27467212%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+%27467212%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%27467212%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 23 mar. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 650.728. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=\(\(%27RESP%27.clas.+e+%27650728%27\)+ou+\(%27REsp%27+adj+%27650728%27\).suce.\)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja](https://processo.stj.jus.br/SCON/pesquisar.jsp?i=1&b=ACOR&livre=((%27RESP%27.clas.+e+%27650728%27)+ou+(%27REsp%27+adj+%27650728%27).suce.)&thesaurus=JURIDICO&fr=veja). Acesso em: 21 mar. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Súmula nº 629. **RSSTJ**. Brasília, jun. 2019. v. 11, n. 48, p. 245-259. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/publicacaoainstitucional/index.php/sumstj/author/proofGalleyFile/5059/5185>. Acesso em: 25 mar. 2022.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário nº 627.189, Tema 479. Relator: Ministro Dias Toffoli. **Diário da Justiça Eletrônico**. Brasília, 08 jun. 2016. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/autenticacao/autenticarDocumento.asp>. Acesso em: 23 mar. 2022.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário nº 654.833. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=753077366>. Acesso em: 24 mar. 2020.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Repercussão Geral no Recurso Extraordinário nº 654.833. **Diário da Justiça Eletrônico**. Tema 999. Disponível em: <https://www.stf.jus.br/portal/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incident>

[e=4130104&numeroProcesso=654833&classeProcesso=RE&numeroTema=999#](#). Acesso em: 24 mar. 2022.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992**. Disponível em: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf. Acesso em: 24 mar. 2022.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969**. Disponível em: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/69CLC_e.pdf. Acesso em: 21 mar. 2022.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992**. Disponível em: <https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/WEB-IOPC-Text-of-Conventions-ENGLISH.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2022.

CABRAL, Luiz José dos Santos. **Convenções internacionais sobre poluição do mar por navios e a posição do Estado brasileiro**. 2010. 131 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Engenharia Oceânica, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: http://objdig.ufrj.br/60/teses/coppe_m/LuizJoseDosSantosCabral.pdf. Acesso em: 02 abr. 2022.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Curso de Direito Marítimo Sistematizado: direito material e processual com esquemas didáticos**. Curitiba: Juruá, 2017. 394 p.

CANÇADO TRINDADE, A. A.. **Direitos Humanos e Meio-Ambiente: paralelo dos sistemas de proteção internacional**. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris, 1993. 330 p.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 14. ed. São Paulo: Atlas, 2020. 574 p.

D'ALMEIDA, Joana de Arruda Reis. **A responsabilidade civil por danos às águas do mar em razão do derramamento de óleo**. 2005. 58 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: <https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/10115/10115.PDF>. Acesso em: 12 abr. 2022.

FERNANDES, Paulo Campos; LEITÃO, Walter de Sá. **Responsabilidades no Transporte Marítimo**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2015. 250 p.

FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin de. **Curso de Direito Ambiental**. 6. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013. 575 p.

FIORATI, Jete Jane. A Convenção das Nações Unidas sobre direito do mar de 1982 e os organismos internacionais por ela criados. **Revista de Informação Legislativa**, [s. l], v. 34, n. 133, p. 129-154, jan. 1997. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/202>. Acesso em: 21 mar. 2022.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. 21. ed. São Paulo: Saraiva, 2021.

FRANÇA. **Convenção Para A Proteção do Meio Ambiente Marinho do Atlântico Nordeste**: Convenção OSPAR. Paris, 22 set. 1992. Art. 2, b. Disponível em: <https://www.ospar.org/convention/text>. Acesso em: 24 mar. 2022.

GAGLIANO, Pabo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2018. 572 p.

GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental**: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019. 268 p.

INDEX MUNDI. **Oil - Production**. Disponível em: <https://www.indexmundi.com/g/r.aspx?v=88>. Acesso em: 24 abr. 2022.

IТОPF, The International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. **Oil Tanker Spill Statistics 2021**. Disponível em: <https://www.itopf.org/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>. Acesso em: 04 maio 2022.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. 25. ed. São Paulo: Malheiros, 2017. 1424 p.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo, volume I**: teoria geral. 4. ed. Barueri: Manole, 2013.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Pré-sal, segurança marítima e desenvolvimento sustentável**. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/edicoes/revista-86/pre-sal-seguranca-maritima-e-desenvolvimento-sustentavel/>>. Acesso em: 26 mar. 2022.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Conferência das Nações Unidas Sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento de 1992**. Rio de Janeiro, Estudos Avançados, 6(15). Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/szzGBPjxPqnTsHsnMSxFWPL/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 21 mar. 2022.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982**. Visão geral e texto completo. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm. Acesso em: 21 mar. 2022.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração Sobre O Meio Ambiente Humano de 1972**. Estocolmo, Disponível em: https://cetesb.sp.gov.br/proclima/wp-content/uploads/sites/36/2013/12/estocolmo_mma.pdf. Acesso em: 26 mar. 2022.

PORTO, Gisele Elias de Lima. Responsabilidade pela poluição marinha. **Cej**, Brasília, v. 4, n. 12, p. 51-57, set. 2000. Disponível em: <https://bdjur.stj.jus.br/jspui/handle/2011/120819>. Acesso em: 21 mar. 2022.

QUIROGA OBREGÓN, Marcelo Fernando. **O Direito Marítimo e o dever fundamental de proteção do meio ambiente marinho**. 2017. 187 f. Tese (Doutorado) - Curso de Direito, Faculdade de Direito de Vitória, Vitória, 2017. Disponível em:

<http://repositorio.fdv.br:8080/bitstream/fdv/152/1/marcelo-fernando-quiroya-obregon.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2022.

SALLES, Isabelle de Oliveira. **Eficácia das normas internas e externas: responsabilidade dos navios pelos danos causados ao ambiente marinho**. 2021. 34 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Faculdade de Direito de Vitória, Vitória, 2021. Disponível em: <http://repositorio.fdv.br:8080/bitstream/fdv/1207/1/TCC-%20Isabelle%20de%20Oliveira%20Salles.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2022.

SILVA, Ana Carolina Carlucci da. **Responsabilidade civil internacional e compensação nos casos de poluição por derramamento de petróleo no transporte marítimo por navios**. 2017. 152 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Direito, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Franca, 2017. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/150820>. Acesso em: 02 abr. 2022.

SOARES, Guido Fernando Silva. **Direito Internacional do Meio Ambiente: emergência, obrigações e responsabilidades**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2003. 906 p.

SOUZA, Silvano Denega. O Direito Ambiental Marítimo e o Desenvolvimento da Sustentabilidade nos Transportes: Aspectos Comparados. **Revista Jurídica da Presidência**, v. 12, n. 96, p. 133-170, fev/maio 2010.

VARELLA, Marcelo Dias. **Conselho de Estado: responsabilidade e socialização do risco**. Brasília: UniCEUB, 2006. Disponível em: https://storage.googleapis.com/wzukusers/user-29234145/documents/5c6c0aff913a6cQrWAtk/Responsabilidade%20Risco_1.pdf. Acesso em: 24 mar. 2022.

VARELLA, Marcelo Dias. **Direito Internacional Público**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2018. 536 p.

ZANELLA, Ingrid. **As incertezas sobre responsabilidade civil nos incidentes com óleo no Brasil**. 2021. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/coluna/migalhas-de-responsabilidade-civil/347538/as-incertezas-sobre-responsabilidade-civil-nos-incidentes-com-oleo>. Acesso em: 06 maio 2022.

ZOVICO, Tayane Grando Fraga. O sistema jurídico brasileiro de prevenção e compensação por derramamento de óleo persistente por embarcações e sua potencial evolução: análise crítica dos eventos ocorridos na costa do Brasil no ano de 2019. **Rdm**, São Paulo, v. 10, n. 58, p. 74-96, set. 2020. Disponível em: http://biblioteca2.senado.gov.br:8991/F/?func=direct&doc_number=001204598&local_base=SEN01. Acesso em: 23 mar. 2022.