

**DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO NORDESTE BRASILEIRO:  
RESPONSABILIZAÇÃO E DESDOBRAMENTOS.**

**OIL SPILLING IN BRAZILIAN NORTHEAST:  
LIABILITIES AND CONSEQUENCES.**

Antonio Lawand Junior<sup>1</sup>

Cecília Dutra de Almeida Silva<sup>2</sup>

Luiz Philipe Ferreira de Oliveira<sup>3</sup>

**RESUMO:** Em agosto de 2019, o Brasil sofreu o maior derramamento de óleo da história do país, com uma mancha descoberta na Região Nordeste que se espalhou por 700 km da costa brasileira. Até o momento de fechamento do artigo não houve a identificação do responsável. E decorrente de tal fato, o presente trabalho teve como finalidade analisar o instituto da responsabilidade civil por danos ambientais, e sua aplicação através da conjectura de possíveis cenários e responsáveis. Tendo, portanto, sido utilizado o método dedutivo, com sustento na legislação, jurisprudência, doutrina para o estudo do caso. Sendo possível verificar que apesar do tamanho da extensão da costa brasileira, e de sua legislação ambiental ser considerada entre as mais modernas do mundo, as autoridades ambientais brasileiras não estão preparadas para atuar em emergências, o que reflete diretamente nas proporções atingidas no desastre, devido a inércia do governo. Concluindo pela necessidade da criação de fundos específicos para desastres desta natureza, para que o Erário não seja onerado pelos custos de resposta e recuperação de danos, além da necessidade no endurecimento das normas e procedimentos para navegação em águas brasileiras a fim de coibir novos acidentes.

**PALAVRAS-CHAVE:** Derramamento de óleo no nordeste brasileiro. Responsabilidade Civil. Desastres ambientais. Acidentes marítimos.

**ABSTRACT:** In August 2019, Brazil suffered the biggest oil spill in country history, it begins with a spot discovered at Northeast Region coast that spread over 700 km of the Brazilian coast. Until this paper closing there was still no identification of the responsible. And as a result of this fact, the present work aimed to analyze the institute of civil liability for environmental damages, and its application through the conjecture of possible scenarios and those responsible. Therefore, the deductive method was used, based on legislation, jurisprudence, doctrine to our case study. It

<sup>1</sup> Bacharel em Direito pela Universidade Católica de Santos (2000), Mestre em Direito pela Universidade Católica de Santos (2005), Doutor em Direito pela Universidade Católica de Santos (2021). Pós-Graduado em Pedagogia para o Ensino Superior pela Tampere University (Finlândia) (2019). Advogado inscrito na Seção São Paulo da Ordem dos Advogados do Brasil e Professor de Direito.

<sup>2</sup> Tecnóloga em Gestão de Recursos Humanos (UniBR), Bacharel em Direito (Universidade São Judas Tadeu), Pós-Graduanda em Gestão de Negócios (MBA) pela ESALQ/USP.

<sup>3</sup> Advogado, Bacharel em Direito pela Universidade Católica de Santos, Mestre e Doutor em Direito Internacional pela Faculdade de Direito da USP.



is possible to verify that despite the size of the length of the Brazilian coast, and its environmental legislation being considered among the most modern in the world, the Brazilian environmental authorities are not prepared to act in emergencies, which directly reflects on the proportions reached in the disaster, due to government inertia. Concluding by the need to create specific funds for disasters of this nature, so that the Treasury is not burdened by the costs of response and damage recovery, in addition to the need to tighten the rules and procedures for navigation in Brazilian waters in order to prevent new accidents.

**KEYWORDS:** Oil spill at Northeastern Region. Civil responsibility. Environmental disasters. Maritime accidents.

## 1 INTRODUÇÃO

Segundo estatísticas publicadas pela The International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), entre 1970 e 2019, mais de 6 bilhões de litros de óleo foram derramados acidentalmente no mar em incidentes envolvendo embarcações, onde muitos deles causaram danos ambientais de grande proporção, como por exemplo o naufrágio do Exxon Valdez em 1989, que derramou aproximadamente 37 mil toneladas de petróleo cru, causando uma mancha que afetou cerca de 1.800 km da costa do Alasca, sendo , na época, o maior derramamento já ocorrido nas águas dos Estados Unidos.

Tal desastre custou à ExxonMobil, empresa responsável pelo navio, a condenação de mais de 5 bilhões de dólares em danos e prejuízos, além de 2,1 bilhões gastos pela companhia na limpeza das áreas afetadas.

No Brasil, o histórico de acidentes desta natureza tem início em março de 1975, quando o navio iraquiano Tarik Ibn Ziyad derramou 6 mil toneladas de óleo na Baía de Guanabara, tendo a Petrobras sido responsabilizada por este acidente.

Entretanto, na história de acidentes envolvendo derramamento de petróleo no Brasil, o acidente que mais se destaca é a mancha de óleo descoberta no litoral nordestino em agosto de 2019, que se alastrou por mais de 700 km de extensão na costa brasileira, sendo considerado o maior desastre de derramamento de óleo do país.

Apesar de suas proporções, e do dano ambiental causado que pode perdurar por gerações, o que mais tem repercutido sobre este acidente é o fato de que mesmo desde 2019 ainda não há identificação de um responsável.



Diante deste cenário inédito, surge a pergunta: Quem arcará com a responsabilidade deste acontecimento?

Neste sentido, através da análise legal, pesquisa jurisprudencial e doutrinária, o presente trabalho tem como intuito abordar, de maneira concisa, como o direito define o instituto da responsabilidade civil para a reparação dos danos causados por este tipo de acidente, e demonstrar sua aplicação nas hipóteses de possíveis responsáveis, e, também, na ausência material deste.

## **2 DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO NORDESTE**

Definido como o acidente ambiental de maiores proporções na história brasileira, o derramamento de óleo na costa nordestina ocorrido no fim de agosto de 2019, atingiu mais de 700 km<sup>4</sup> de extensão da costa brasileira.

No momento de fechamento deste trabalho mais de cinco mil toneladas<sup>5</sup> de resíduos oleosos haviam sido recolhidos, afetando 11 estados, 130 municípios e 1009 localidades, além de 159 animais oleados (112 mortos e apenas 47 vivos<sup>6</sup>) encontrados em meio a operação de controle dos danos.

Operação esta que, devido as gigantescas proporções e a peculiaridade de não se saber a origem do óleo, nem seu responsável, exigiu esforços coordenados, para contenção e neutralização dos danos, de diversos agentes, como a Marinha do Brasil, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), a Petrobras, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), a Força Aérea Brasileira (FAB), o Exército Brasileiro e diversas outras entidades governamentais e não governamentais, além de voluntários, mobilizando assim mais de 16 mil pessoas em todo o processo.

---

<sup>4</sup>Dados disponíveis em <https://www.marinha.mil.br/manchasdeoleo/sobre>. Acesso em 05/09/2020.

<sup>5</sup> Montante composto por óleo, areia e materiais utilizados na retirada do óleo.

<sup>6</sup> Segundo Relatório emitido pelo IBAMA em 12/02/2020.



Tal operação custou até agora 172 milhões de reais<sup>7</sup> para os cofres do governo federal, não sendo ainda contabilizado o valor gasto pelos estados e municípios e iniciativa privada. Além dos prejuízos financeiros, há o prejuízo ambiental imensurável, pois tal acidente pode gerar consequências nos diversos ecossistemas atingidos, que perdurarão por décadas.

Importa ressaltar que durante as operações para contenção de danos, o Governo Federal demonstrou despreparo em face à situação de emergência, uma vez que não encabeçou a liderança na coordenação das operações, nem apontou prontamente quem seria o responsável para tanto, o que dificultou uma resposta rápida, imediata e ordenada.

As primeiras manchas foram detectadas em 30 de agosto, mas apenas em 02 de setembro a Marinha foi informada sobre o problema, e, somente foi apontada como responsável pela coordenação do PNC em 11 de outubro, ou seja, o Governo Federal ficou inerte por mais de 40 dias em relação ao ocorrido, deixando de exercer as competências como Autoridade Nacional do PNC estabelecidas pelos decretos nº 8.127/2013 e nº 4.871/2003.

Este despreparo reflete uma grande falha, considerando que em média, 70%<sup>8</sup> da movimentação nos portos brasileiros são de navegação de longo curso<sup>9</sup>, e que a movimentação de cargas nos portos brasileiros no ano de 2019 foi aproximadamente 1,104 bilhões de toneladas, sendo 224,7 milhões de toneladas de petróleo e derivados<sup>10</sup>. Ignora-se, nos dados acima as milhares de toneladas que trafegam pelas águas sob nossa jurisdição ou vigilância<sup>11</sup> de maneira irregular em navios fantasma.

<sup>7</sup>Informação obtida em: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2020/08/27/marinha-conclui-investigacao-sobre-derramamento-de-oleo-mas-nao-encontra-culpado.ghtml>. Acesso em 05/09/2020.

<sup>8</sup>Total de movimentação portuária por tipo de navegação na última década, disponível em: <https://www.cnt.org.br/painel-cnt-transporte-aquaviario>. Acesso em 05/09/2020.

<sup>9</sup>Navegação de longo curso é aquela realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.

<sup>10</sup>Disponível em <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/02/Anu%C3%A1rio-2019-vFinal-revisado.pdf>. Acesso em 28/04/2020.

<sup>11</sup>A soberania de um Estado costeiro sobre as águas que banham sua costa é definida na Convenção de Montego Bay/82 (UNCLOS III), sendo denominado Mar Territorial a faixa de água que não ultrapasse 12 milhas náuticas a contar da linha de baixa-mar reconhecida pelo estado costeiro, e Zona Exclusiva Econômica (ZEE) a faixa que não ultrapasse 200 milhas náuticas da mesma linha de base do Mar Territorial. Tal soberania se estende ao espaço aéreo, bem como ao leito e ao subsolo destas zonas, e garante que o estado costeiro possa tomar as medidas necessárias em relação à navegação, para proteção e segurança de seu estado. No ordenamento brasileiro tal disposição encontra-se na Lei nº 8.617/1993, onde adota-se o Mar Territorial com extensão de 12 milhas, e a ZEE com extensão das 12 às 200 milhas, contadas a partir da linha de base usada para medir o Mar Territorial.



Ademais, o Brasil não é signatário de nenhum fundo internacional para compensação de poluição causada por óleo<sup>12</sup>, nem possui fundo próprio (nacional), que tenha este objetivo específico, restando para os cofres públicos todo o prejuízo financeiro decorrente de tal poluição, até a identificação do responsável ou responsáveis.

Embora o óleo tenha sido identificado compatível com a assinatura química espectrométrica de óleos provenientes de poços da Venezuela<sup>13</sup>, até o presente momento não houve identificação dos atores responsáveis, nem a causa, o que impossibilita a responsabilização e a consequente reparação e/ou indenização pelos danos causados.

Logo, tal acidente, se enquadra no que o direito ambiental chama de mancha órfã, e partindo desta premissa será abordada a responsabilidade civil.

### 3 RESPONSABILIDADE CIVIL POR DERRAME DE ÓLEO NO MAR E NA COSTA

Muito embora o acidente na costa brasileira possa envolver atores internacionais na cadeia de responsáveis, a competência para julgar tal fato é do Estado Brasileiro, conforme previsto no artigo 9(1), da CLC/69<sup>14</sup>:

Quando um incidente tenha causado dano por poluição no território, incluindo-se o mar territorial, ou em uma área mencionada no artigo 2(a)(ii)<sup>15</sup> de um ou mais Estados Partes, ou se tenham tomado medidas preventivas para evitar ou reduzir ao mínimo o dano por poluição nesse território, incluindo-se o mar territorial, ou nessa área, as ações de indenização contra o armador, o segurador ou outra pessoa que proveja garantia financeira para cobrir a responsabilidade do armador, somente poderão ser impetradas junto aos tribunais desses Estados Partes.

<sup>12</sup> O Brasil possui status de observador no Fundo Suplementar e no Fundo de 1992, tal status foi concedido aos estados que não foram signatários de nenhuma das convenções destes fundos, e que eram signatários do Fundo de 1971 (extinto com o Protocolo de 2000). Informação extraída de: <https://iopcfunds.org/about-us/membership/#member-state-3318>. Acesso em 06/09/2020.

<sup>13</sup> Informação extraída de: [https://ufba.br/ufba\\_em\\_pauta/analises-do-lepetroigeo-indicam-correlacao-entre-oleo](https://ufba.br/ufba_em_pauta/analises-do-lepetroigeo-indicam-correlacao-entre-oleo) - encontrado-nas-praias-do. Acesso em 05/09/2020. e <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2019/10/08/relatorio-da-petrobras-diz-que-oleo-no-nordeste-parece-petroleo-extraido-na-venezuela.ghtml>. Acesso em 05/09/2020.

<sup>14</sup> Promulgada no Brasil pelo Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977, A Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos por Poluição por Óleo de 1969, renovada em 1992 e frequentemente referida como a Convenção CLC, é um tratado marítimo internacional administrado pela Organização Marítima Internacional que foi adotado para garantir que uma compensação adequada estaria disponível onde a poluição por óleo os danos foram causados por acidentes marítimos envolvendo petroleiros (ou seja, navios que transportam petróleo como carga).

<sup>15</sup> Na Zona Econômica Exclusiva de um Estado Parte, estabelecida de acordo com o direito internacional, ou, se um Estado Parte não tiver estabelecido tal zona, em área além do mar territorial desse Estado e a ele adjacente,



Outros instrumentos de direito internacional corroboram que, o Estado que sofreu danos por poluição tem competência para julgar a ação de reparação contra os responsáveis pelo dano, utilizando como base a legislação nacional, com auxílio da legislação internacional, como por exemplo, a Declaração do Rio em seu Princípio nº 13:

Cada Estado deverá estabelecer sua legislação nacional no tocante a responsabilidades e indenizações de vítimas da poluição e de outras formas de agressão ao meio ambiente. Além disso, os Estados deverão cooperar na busca de uma forma expedita e mais determinada de desenvolver a legislação internacional adicional referente a responsabilidades e indenizações por efeitos adversos de dano ambiental causado por atividades dentro de sua jurisdição ou controle a áreas fora de sua jurisdição.

Assim como, a UNCLOS III<sup>16</sup>, em seu Artigo 235 (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.

Neste sentido, a responsabilidade por danos ambientais no direito brasileiro emana da Constituição Federal, que traz no artigo 225, § 3º, que todo aquele que comete conduta lesiva ao meio ambiente está sujeito a sanções penais, administrativas, além da obrigação de reparar o dano causado, demonstrando que a responsabilização possui caráter tríplice: civil, penal e administrativa<sup>17</sup>.

---

determinada por aquele Estado em conformidade com o direito internacional e que não se estenda além das 200 milhas náuticas medidas a partir da linha de base a partir da qual se mede a extensão do seu mar territorial; CLC/69, artigo 2(a)(ii).

<sup>16</sup> Promulgada no Brasil pelo Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990, A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, frequentemente referida pelo acrônimo em inglês UNCLOS ou UNCLOS III, é um tratado multilateral celebrado em Montego Bay, Jamaica, em 10 de Dezembro de 1982, que define, codifica e consolida conceitos herdados do direito internacional costumeiro referentes a assuntos marítimos, como mar territorial, zona econômica exclusiva, plataforma continental e outros, e estabelece os princípios gerais da exploração dos recursos naturais do mar, como os recursos vivos, os do solo e os do subsolo. A Convenção também criou o Tribunal Internacional do Direito do Mar, competente para julgar as controvérsias relativas à interpretação e à aplicação daquele tratado.

<sup>17</sup> Ainda que haja mais de um tipo de sanção pelo mesmo fato, não se pode falar em *bis in idem*, uma vez que o agente é penalizado em esferas distintas. Tal se dá, pois, por vezes uma única conduta configura ilícito penal e administrativo ao mesmo tempo, sem olvidar também, da reparação civil resultante do mesmo ilícito. Como o direito ambiental busca a reparação integral dos danos causados, perseguir a responsabilidade em apenas uma esfera tornaria esta reparação impossível, devido a limitação das competências de cada juízo.



Embora a constituição não traga em seu texto a classificação da responsabilidade civil por danos ambientais, a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), Lei nº 6.938/81, já previa expressamente que tal é considerada objetiva, não importando o *animus* do agente em relação à conduta lesiva, ou seja, a falta de dolo não o isenta da responsabilização (artigo 14, § 1º), logo, as excludentes de responsabilidade são ignoradas quando se trata de danos ambientais, pois pouco importa a intenção do agente, bastando a ação ou omissão, o nexo causal e o dano de sua atividade, com o prejuízo causado.

Isso ocorre, pois, a responsabilidade objetiva baseia-se na teoria do risco integral<sup>18</sup>, onde ao optar exercer atividade potencialmente danosa, o agente assume os riscos desta atividade e as responsabilidades decorrentes dela<sup>19</sup>, consoante o Código Civil Brasileiro, no parágrafo único do artigo 927<sup>20</sup>, isso garante que o agente não se furte do dever de indenizar.

O mesmo não ocorreria, se a PNMA tivesse adotado a teoria do risco administrativo, onde a responsabilização encontraria limites, pois considera a culpa do agente para atenuar ou agravar a indenização<sup>21</sup>, e ainda permite que sejam alegadas excludentes de ilicitude como caso fortuito, ou força maior, por exemplo, e isto poderia causar grande prejuízo ao meio ambiente.

---

<sup>18</sup> “A responsabilidade civil por danos ambientais, seja por lesão ao meio ambiente propriamente dito (dano ambiental público), seja por ofensa a direitos individuais (dano ambiental privado), é objetiva, fundada na teoria do risco integral, em face do disposto no art. 14, § 10º, da Lei n. 6.938/81, verbis:

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. Tem plena aplicação o princípio do poluidor-pagador, consagrado nesse dispositivo legal, cuja responsabilidade civil não apenas é objetiva, seguindo a teoria do risco integral.” (STJ, REsp 1.373.788/SP, Rel. Ministro Paulo De Tarso Sanseverino, Terceira Turma, DJe de 2005/2014)

<sup>19</sup> “são dois os elementos essenciais que caracterizam a responsabilidade absoluta (pelo risco), quais sejam: a existência de um prejuízo sensível e um nexo de causalidade entre ele e a atividade que o causou. exige-se apenas a prova de que o dano possui ligação direta ou indireta com a atividade, e não com a conduta do agente, pois, com a teoria do risco integral, ele assume os riscos de eventuais danos causados por sua atividade.” (TRENNEPOHL, 2019).

<sup>20</sup> 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.** (grifo nosso).

<sup>21</sup> Tem havido alguma controvérsia sobre as noções do *risco administrativo* e do denominado *risco integral*. No *risco administrativo*, não há responsabilidade civil genérica e indiscriminada: se houver participação total ou parcial do lesado para o dano, o Estado não será responsável no primeiro caso e, no segundo, terá atenuação no que concerne a sua obrigação de indenizar. Por conseguinte, a responsabilidade civil decorrente do risco administrativo encontra limites. Já no *risco integral* a responsabilidade sequer depende do nexo causal e ocorre até mesmo quando a culpa é



A lei também prevê que a responsabilidade por danos ambientais é solidária, sendo adotada a regra da solidariedade passiva, onde todo o agente que de alguma forma tenha concorrido para a ocorrência do dano ambiental poderá ser responsabilizado, tendo por obrigação a reparação do todo, ainda que não tenha sido o causador direto do dano.

Tal se dá pelo fato de que muitas vezes não é possível mensurar a participação de cada agente na cadeia de acontecimentos de um acidente ambiental<sup>22</sup>, pois alguns agentes, em razão de suas atividades, são apenas partícipes indiretos de atividades que podem gerar danos, como por exemplo, um banco que fornece empréstimo para empresa exploradora de recursos naturais, sem verificar se esta possui licença ambiental para exercer tal atividade, logo, se esta empresa causa um dano ambiental, o banco patrocinou este acontecimento, e com a aplicação da solidariedade passiva, também possui responsabilidade pelo dano.

---

da própria vítima. Assim, por exemplo, o Estado teria que indenizar o indivíduo que se atirou deliberadamente à frente de uma viatura pública. É evidente que semelhante fundamento não pode ser aplicado à responsabilidade do Estado, só sendo admissível em situações raríssimas e excepcionais. (Carvalho Filho, 2020)

<sup>22</sup> Outro obstáculo a ser superado, na definição da pauta subjetiva passiva, é o da pluralidade de agentes, situação normal na esfera ambiental e com reflexos também na análise do nexo causal. Pensemos, como lembra Mosset Iturraspe, na poluição do ar ou da água por fontes múltiplas: ‘à vítima será muito difícil, quando não impossível, precisar qual desses possíveis agressores foi o definitivo, desencadeante ou decisivo’. Nesse ponto, o direito tradicional oferece solução, a responsabilidade civil in solidum dos co-responsáveis, também prevista no sistema brasileiro. Quanto a isso, a Lei nº 6.938/81 não se desviou um milímetro que seja do princípio geral da solidariedade passiva, decorrente do art. 1.518, caput, do Código Civil, segundo o qual se tiver mais de um autor a ofensa, todos responderão solidariamente pela reparação. A norma, aqui, corretamente vê a degradação ambiental como um fato danoso único e indivisível, pressupondo que, em consequência da impossibilidade de fragmentação do dano, o nexo causal é comum. O modelo jurídico ambiental, portanto, não só aproveita a solidariedade do direito civil clássico como a amplia, dando-lhe feições peculiares. Nada mais justo, sendo o direito ambiental uma disciplina jurídica de crise a exigir, por isso mesmo, notáveis e urgentes aperfeiçoamentos no organograma da responsabilidade civil. Nessa linha ‘é de particular relevância o princípio da solidariedade, que historicamente correspondia ao da fraternidade, consagrado pela revolução francesa de 1789’. O que não se pode admitir é o réu alegar, como eximente, ‘o fato de não ser só ele o degradador, de serem vários, e não se poder identificar aquele que, com seu obrar, desencadeou - como gota d’água - o prejuízo’ (BENJAMIN, 1998).





No caso concreto a solidariedade se estende a todo aquele que contribui para que o dano ocorresse<sup>23</sup>, ainda que de forma indireta, seja o autor exclusivo, coautor, seja um Estado que deixa de cumprir com seu dever de fiscalização, ou que deixa de fazê-lo para de alguma forma lucrar com o dano, e até mesmo qualquer pessoa (ou instituição) que podendo evitar o dano, não o evita, ou seja, todo e qualquer ato na cadeia de eventos que possa ter contribuído para o desencadear um desastre ambiental, reiterando assim o caráter da responsabilização ambiental objetiva, que ignora a culpa dos múltiplos agentes em relação ao ocorrido.

Outrossim, a legislação adota o princípio da reparação integral do dano, onde o poluidor é obrigado a reparar todo o dano causado através de medidas de recuperação indicadas pela autoridade técnica competente, e, quando não for possível a recuperação ao *status quo* anterior, haverá a compensação financeira equivalente, mesmo que tal supere a capacidade financeira do poluidor.

Em contrário, a legislação internacional determina a adoção pelos agentes marítimos de seguros para acidentes ambientais, e impõem valores como limite à responsabilidade, o que dificulta a efetiva reparação do dano, como por exemplo a CLC/69 (art. V(1), art. VI(1), art. VII (1, 8,)), que limita a responsabilidade do proprietário do navio em 2000 (dois mil) francos por tonelada da tonelagem do navio, não podendo o montante exceder a 210 milhões de francos<sup>24</sup>.

Os responsáveis podem ser pessoas jurídicas (públicas ou privadas) ou pessoas físicas, sendo que a penalização de um não obstará a penalização do outro, pelo critério de solidariedade. Também estão incluídos neste rol aqueles que podendo impedir o dano, não o fazem, como funcionários, diretores, auditores, agentes públicos, etc., por terem o poder de agir para prevenir o dano (ou mitigá-lo) e não o fizeram, perfazendo o necessário nexos causal.

É possível notar a amplitude do poder de responsabilização por danos ambientais, no

---

<sup>23</sup> “Para o fim de apuração do nexos 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. 14. Constatado o nexos 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 6.938/81. 15. (...) 16. Recurso Especial parcialmente conhecido e, nessa parte, não provido.” (STJ: REsp 650.728/SC. Rel. Ministro Herman Benjamin. Segunda Turma. Publ. 02/12/2009)

<sup>24</sup> O franco utilizado como parâmetro na citada Convenção é uma unidade constituída por sessenta e cinco miligramas e meio de ouro a título de novecentos milésimos de pureza, sendo o correspondente mais próximo a tal pureza o ouro 22 quilates. Disponível em: <https://www.gold.org/about-gold/about-gold-jewellery>. Acesso em 07/09/2020.



inciso VI, do artigo 170 da Constituição Federal, onde o legislador privilegia a defesa do meio ambiente em detrimento da ordem econômica, podendo haver tratamento diferenciado para que haja a efetiva tutela do meio ambiente<sup>25</sup>.

Tal se dá pela importância da preservação do meio ambiente saudável, uma vez que ele é essencial para a qualidade de vida, além de ser um direito transgeracional. Este princípio, consagrado pelo legislador na Constituição Federal (art. 225), pode ser considerada uma cláusula pétreia, uma vez que tem a intenção de garantir a perpetuação do povo brasileiro (por conseguinte da raça humana), o que seria impossível sem um meio ambiente saudável.

### 3.1 Responsabilidade Do Proprietário

O transporte de óleo e seus derivados é considerado uma atividade com alto potencial de poluição, no Anexo VIII da PNMA:

Figura 1- Atividades potencialmente poluidoras e utilizadoras de recursos ambientais.

18	Transporte, Terminais, Depósitos e Comércio	- transporte de cargas perigosas, transporte por dutos; marinas, portos e aeroportos; terminais de minério, petróleo e derivados e produtos químicos; depósitos de produtos químicos e produtos perigosos; comércio de combustíveis, derivados de petróleo e produtos químicos e produtos perigosos.	Alto
----	---	--	------

Fonte: Anexo VIII, da Lei nº 6.938/81<sup>26</sup>.

Logo, aquele que opta por exercer tal atividade econômica assume os riscos que por ela possam ser gerados, conforme a teoria do risco integral já explicada em capítulo anterior. Neste sentido, a legislação brasileira traz que o proprietário de navio que transporte óleo como carga é

<sup>25</sup>A atividade econômica não pode ser exercida em desarmonia com os princípios destinados a tornar efetiva a proteção ao meio ambiente. A incolumidade do meio ambiente não pode ser comprometida por interesses empresariais nem ficar dependente de motivações de índole meramente econômica, ainda mais se se tiver presente que a atividade econômica, considerada a disciplina constitucional que a rege, está subordinada, dentre outros princípios gerais, àquele que privilegia a "defesa do meio ambiente" (CF, art. 170, VI), que traduz conceito amplo e abrangente das noções de meio ambiente natural, de meio ambiente cultural, de meio ambiente artificial (espaço urbano) e de meio ambiente laboral. Doutrina. Os instrumentos jurídicos de caráter legal e de natureza constitucional objetivam viabilizar a tutela efetiva do meio ambiente, para que não se alterem as propriedades e os atributos que lhe são inerentes, o que provocaria inaceitável comprometimento da saúde, segurança, cultura, trabalho e bem-estar da população, além de causar graves danos ecológicos ao patrimônio ambiental, considerado este em seu aspecto físico ou natural. (ADI 3.540 MC, rel. min. Celso de Mello, j. 1º-9-2005, P, DJ de 3-2-2006.)

<sup>26</sup>Tabela de atividades potencialmente poluidoras e utilizadoras de recursos ambientais.



civilmente responsável pelos danos causados por poluição por óleo no território nacional<sup>27</sup>, e no mesmo sentido dispõe a CLC/69, dispondo que o proprietário de um navio será responsável por qualquer dano por poluição decorrente de incidentes<sup>28</sup>.

No desastre ambiental em foco, embora as investigações ainda estejam em andamento, as linhas de investigação apontam fortemente que o dano que é proveniente de um navio que transportava óleo como carga, levando em consideração o tipo de óleo e a quantidade de resíduos coletados<sup>29</sup>.

Por se tratar de acidente ambiental marítimo que resultou em poluição por óleo, a definição de proprietário que melhor se aproveita, no caso em estudo, é a trazida na CLC/69, uma vez que esta trata exclusivamente sobre a responsabilidade civil em incidentes deste tipo:

Artigo 1(3) - “Proprietário” significa a pessoa ou pessoas registradas como proprietário do navio, ou em falta de matrícula, a pessoa ou pessoas que têm o navio por propriedade. Todavia, nos casos de um navio de propriedade de um Estado e Operado por uma companhia que, nesse Estado, é registrada como operadora do navio, o termo “proprietário” designa essa companhia.

Tal definição trazida na CLC/69 é de extrema importância, pois através dela ampliou-se o conceito de proprietário, facilitando a persecução dos responsáveis quando da ocorrência de acidentes marítimos.

Além das obrigações preventivas impostas por lei (principal instrumento das políticas ambientais) como manter o navio em boas condições de navegabilidade e comunicação, possuir tripulação tecnicamente capaz e garantir que tenham boas condições de trabalho, quando do acontecimento de incidentes, o proprietário é obrigado por lei a comunicar as autoridades competentes no instante em que eles ocorrem<sup>30</sup>, para que sejam tomadas medidas corretivas imediatamente, a fim de diminuir os impactos do acidente.

<sup>27</sup> O proprietário de um navio, que transporte óleo a granel como carga, é civilmente responsável pelos danos causados por poluição por óleo no Território Nacional, incluído o mar territorial, salvo nas hipóteses previstas no § 2º, do artigo III, da Convenção ora regulamentada. Dec. nº 83.540/79 - Art. 2º.

<sup>28</sup> Exceto como disposto nos parágrafos 2 e 3 deste artigo, o proprietário de um navio no momento de um incidente ou, quando o incidente consistir numa série de ocorrências, no momento da primeira de tais ocorrências, será responsável por qualquer dano por poluição causado pelo navio em decorrência do incidente. CLC/69, Art. 3º, 1.

<sup>29</sup> Disponível em: <http://www.pf.gov.br/imprensa/noticias/2019/11/policia-federal-deflagra-operacao-que-visa-esclarecer-derramamento-de-oleo-no-litoral-brasileiro>. Acesso em 18/04/2020.

<sup>30</sup> Art. 8º. A ação preventiva ou corretiva iniciar-se-á imediatamente após o conhecimento do incidente. § 1º Qualquer incidente deverá ser comunicado imediatamente à Capitania dos Portos da área, ou órgão a ela



No derramamento ocorrido na costa brasileira, não houve qualquer comunicação do incidente, ou como e por que ele ocorreu, e até o fechamento deste trabalho não houve a identificação do agente responsável, o que demonstra possível dolo, dado isto trabalharemos a responsabilização do proprietário sem considerar as suas excludentes.

Na esfera civil, o proprietário além de ser obrigado a recuperar totalmente todas as áreas afetadas, ainda poderá ser obrigado a indenizar todas as pessoas que tiveram suas vidas afetadas em decorrência do acidente, como por exemplo pescadores<sup>31</sup>, profissionais do turismo, empresas do ramo hoteleiro, e todos os demais que foram impedidos de exercer suas atividades econômicas devido a contaminação das praias.

Como quando do acontecimento do acidente não houve assunção da responsabilidade, nem as autoridades puderam identificar o responsável, outros agentes, ao empenharem seus recursos, acabam por arcar com as despesas decorrentes da mitigação dos danos e recuperação das áreas afetadas, como a União, os Estados, prefeituras, o IBAMA, a Marinha do Brasil, entre outros, podendo estes serem litisconsortes (e todos aqueles que comprovadamente tenham sofrido danos pela poluição causada pelo acidente) na ação que deverá ser proposta pelo MPU.

Na esfera administrativa, é considerada infração *toda ação ou omissão que viole as regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente*, conforme artigo 70 da Lei nº 9.605/98. Logo, o proprietário, desde o momento de sua identificação, poderia ser autuado pelo despejo de óleo e pela não comunicação do acidente, além de outras infrações que venham a ser detectadas em investigações, como por exemplo, a embarcação não atender os requisitos mínimos para navegação no momento do acidente, estando sujeito a sanções como multa (simples ou diária), suspensão das atividades econômicas em águas brasileiras, suspensão do direito de passagem inocente, entre outras.

---

subordinado, por quem tomar conhecimento de fato que possa resultar ou tenha resultado em poluição por óleo. Decreto nº 83.540/79

<sup>31</sup> “em vista das circunstâncias específicas e homogeneidade dos efeitos do dano ambiental verificado no ecossistema do rio Sergipe - afetando significativamente, por cerca de seis meses, o volume pescado e a renda dos pescadores na região afetada -, sem que tenha sido dado amparo pela poluidora para mitigação dos danos morais experimentados e demonstrados por aqueles que extraem o sustento da pesca profissional, não se justifica, em sede de recurso especial, a revisão do quantum arbitrado, a título de compensação por danos morais, em R\$ 3.000,00 (três mil reais)” (REsp 1354536/SE, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, SEGUNDA SEÇÃO, julgado em 26/03/2014, DJe 05/05/2014)



Já na esfera penal, o proprietário responderá por todas as condutas praticadas tipificadas como crime, como por exemplo, a poluição em níveis que resultam danos à saúde humana, a flora e a fauna concomitantemente, entre outras, em concurso formal ou material, que também serão averiguadas em investigação. Por tais condutas poderá sofrer imposição de multa, restrição de direitos (como prestação de serviços à comunidade) e penas privativas de liberdade.

Para determinar o tamanho da responsabilidade em cada esfera, a Lei nº 9.605/98 em seu artigo 6º, traz três critérios que deverão ser observados, que são (i) a gravidade do fato, sua motivação e suas consequências para saúde pública e meio ambiente, (ii) antecedentes do infrator quanto à observância da legislação ambiental e (iii) situação econômica do infrator quando da aplicação de multa.

Quando da aplicação de multa esta será imposta no valor mínimo de R\$ 50,00 (cinquenta reais) e máximo de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões), considerado como base de cálculo a unidade de medida que melhor se adeque para mensurar o dano ao bem jurídico lesado.

Embora o Brasil seja signatário de convenções que limitam a responsabilidade dos proprietários de acordo com a arqueação do navio, no acidente em estudo, a certeza de que não haverá tal limitação é quase inquestionável, pois se o proprietário se furtou da obrigação de se identificar e tomar a responsabilidade pelo acidente, resta sem dúvida que este estava operando de maneira irregular, logo operava com imprudência e não poderia ter sua responsabilidade limitada, conforme artigo V, 2, da CLC/69:

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

Vale destacar que poderá ser imputada a mesma responsabilização a um Estado quando for proprietário de um navio utilizado para fins comerciais, estando sujeito à jurisdição brasileira e sendo julgado sem a possibilidade de uso das prerrogativas de soberania estatal, ou seja, será considerado um réu comum.



### 3.2 Responsabilidade do Estado de Registro

O Estado de Registro, ou de Bandeira, é o país onde o navio está matriculado, tal registro atribui a nacionalidade do país de registro ao navio, vinculando-o assim a sua jurisdição e ao seu direito interno, sujeitando-se ao seu controle e fiscalização.

O direito internacional exige que para conceder tal registro deve existir vínculo substancial entre o navio e o Estado, conforme o artigo 91(1), da UNCLOS III:

Todo estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira. Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio.

Este Estado tem o dever de garantir que os navios que arvoram sua bandeira sigam as medidas necessárias para a segurança no mar, logo sua responsabilidade primária é elaborar seu direito interno de maneira que ele possua instrumentos repressores de condutas perigosas, e implantar um sistema de controle e fiscalização que garanta que tais normas sejam cumpridas efetivamente.

Dentre os deveres de controle e fiscalização, três são os mais essenciais, e foram trazidas pela UNCLOS III, em seu artigo 94(3):

Todo Estado deve tomar, para os navios que arvorem a sua bandeira, as medidas necessárias para garantir a segurança no mar, no que se refere, inter alia, a:

- a) construção, equipamento e condições de navegabilidade do navio;
- b) composição, condições de trabalho e formação das tripulações, tendo em conta os instrumentos internacionais aplicáveis;
- c) utilização de sinais, manutenção de comunicações e prevenção de abalroamentos.

A essencialidade destes deveres, encontra-se no fato de que tais são medidas capazes de prevenir acidentes marítimos pela sua mera adoção e observância, uma vez que a prevenção é o meio mais efetivo contra acidentes ambientais, tal se nota pelo fato de diversas convenções internacionais versarem sobre estes temas, logo a necessidade de que os Estados de registro apliquem e mantenham tal controle efetivo nos navios sob sua jurisdição:



Os Estados devem adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações que arvoem a sua bandeira ou estejam registradas no seu território. Tais leis e regulamentos devem ter pelo menos a mesma eficácia que as regras e normas internacionais geralmente aceitas que se estabeleçam por intermédio da organização internacional competente ou de uma conferência diplomática geral. (Art. 211(2), UNCLOS III)

A UNCLOS III também prevê como responsabilidade dos Estados de registro que tais devem assegurar no seu direito interno formas de indenização quando houver danos ambientais decorrentes da atividade de agentes que estejam sob sua jurisdição, devendo desenvolver formas de garantir que a indenização seja adequada e imediata, como, por exemplo, seguro obrigatório e fundo de indenização.

Deixando de observar a legislação internacional, e não adotando um direito interno que coíba condutas ilícitas, o Estado também será considerado responsável pelos danos causados pelas embarcações registradas em seu território, pois sua conduta omissa quanto a regulação das atividades das embarcações sob sua jurisdição, configura permissividade, logo o Estado será partícipe, respondendo solidariamente por qualquer ato antijurídico praticado por estas embarcações que resulte em dano ambiental.

A lei de crimes ambientais (9.605/98), no caput do artigo 54, traz a tipificação do crime por poluição de qualquer natureza e suas penas, mas o que nos interessa é o seu § 3º que diz que, “incorre nas mesmas penas previstas no parágrafo anterior quem deixar de adotar, quando assim o exigir a autoridade competente, medidas de precaução em caso de risco de dano ambiental grave ou irreversível”, demonstrando a penalização em caráter de solidariedade prevista no ordenamento brasileiro, que no caso em estudo, se aplica ao Estado de registro inobservante de seus deveres de controle e fiscalização, estando também prevista esta responsabilidade no artigo 139 (2a), da UNCLOS III, coadunando com o legislação brasileira:

Sem prejuízo das normas de direito internacional e do artigo 22 do Anexo III, os danos causados pelo não cumprimento por um Estado Parte ou uma organização, internacional das suas obrigações, nos termos da presente Parte, implicam responsabilidade; os Estados Partes ou organizações internacionais que atuem em comum serão conjunta e solidariamente responsáveis.



Consoante a Corte Internacional de Justiça e o Tribunal Internacional do Direito do Mar, já emitiram decisões onde preceituam que um Estado que sofre danos pelo resultado de um ato internacionalmente ilegal realizado por outro Estado, tem o direito de obter a reparação dos danos causados, vejamos:

*It is a well-established rule of international law that a State which suffers damage as a result of an internationally wrongful act by another State is entitled to obtain reparation for the damage suffered from the State which committed the wrongful act and that “reparation must, as far as possible, wipe out all the consequences of the illegal act and reestablish the situation which would, in all probability, have existed if that act had not been committed” (Factory at Chorzów, Merits, Judgment No.13, 1928, P.C.I.J., Series A, No. 17, p. 47).*

*Reparation may be in the form of “restitution in kind, compensation, satisfaction and assurances and guarantees of non-repetition, either singly or in combination” (article 42, paragraph 1, of the Draft Articles of the International Law Commission on State Responsibility). Reparation may take the form of monetary compensation for economically quantifiable damage as well as for non-material damage, depending on the circumstances of the case. The circumstances include such factors as the conduct of the State which committed the wrongful act and the manner in which the violation occurred. Reparation in the form of satisfaction may be provided by a judicial declaration that there has been a violation of a right.<sup>32</sup> (São Vicente e Granadinas x Guiné, caso nº2, 1999, sentença, parágrafos 170 e 171).*

Interessante destacar que, no julgado acima o tribunal demonstra a ideia de reparação integral do dano, onde a extensão da reparação deve se dar de maneira que ela atinja o *status quo* anterior ao fato danoso, como se ele nunca tivesse ocorrido.

---

<sup>32</sup>170. É uma regra bem estabelecida do direito internacional que um Estado que sofra danos como resultado de um ato internacionalmente ilegal por outro Estado tenha direito a obter reparação pelos danos sofridos pelo Estado que cometeu o ato ilícito e que “a reparação deve, na medida do possível, eliminar todas as consequências do ato ilegal e restabelecer a situação que, com toda certeza, teria existido se esse ato não tivesse sido cometido”(Fábrica em Chorzów, Méritos, Julgamento No.13, 1928, PCIJ, Série A, No. 17, p. 47). 171. A reparação pode ser na forma de “restituição em espécie, compensação, satisfação e garantias financeiras e garantias de não repetição, isoladamente ou em combinação” (artigo 42, parágrafo 1, dos Projetos de Artigos da Comissão de Direito Internacional sobre responsabilidade do Estado). A reparação pode assumir a forma de compensação monetária por danos quantificáveis economicamente e por danos materiais, dependendo das circunstâncias do caso. As circunstâncias incluem fatores como a conduta do Estado que cometeu o ato ilícito e a maneira pela qual a violação ocorreu. A reparação na forma de satisfação pode ser fornecida por uma declaração judicial de que houve a violação de um direito. **(Tradução livre)**





Ainda que o Estado de registro não seja signatário de tratados internacionais, isso não obstará que este seja submetido ao seu conteúdo, uma vez que regras previstas em tratados quando se tornam parte do Direito internacional consuetudinário podem obrigar terceiros alheios a eles, conforme previsto no artigo 38 da Convenção de Viena<sup>33</sup>.

Outrossim, o artigo 1º da lei nº 9966/2000, também conhecida como *Lei do óleo*, traz que será aplicada “às embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras, cuja bandeira arvorada **seja ou não** de país contratante da Marpol 73/78, quando em águas sob jurisdição nacional”, prevê também que responderão na medida de sua ação ou omissão, a “pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, que legalmente represente o porto organizado, a instalação portuária, a plataforma e suas instalações de apoio, o estaleiro, a marina, o clube náutico ou instalação similar”.

Dessa soma, verifica-se que tanto o direito internacional, quanto o ordenamento brasileiro, permitem e entendem que o Estado de registro é tão responsável quanto o proprietário de embarcação que arvore sua bandeira, quando não cumprir diligentemente seus deveres, podendo ser responsabilizado e suportar as mesmas penalizações aplicadas àquele em caso de acidentes ambientais.

#### 4 RESPONSÁVEIS

Há muita especulação sobre a forma como ocorreu o derramamento, surgindo então diversas teorias sobre os possíveis responsáveis.

Segundo informações divulgadas pela Marinha do Brasil à imprensa brasileira, havia três linhas de investigação<sup>34</sup>:

1. A linha de alijamento de óleo ou resíduo (*sludge*) de lavagem de porão, onde cerca de 30 navios, preliminarmente, eram considerados suspeitos;
2. A linha de suspeitas acerca de “navios-fantasmas” (i.e. embarcações sem registro formal de viagem ou trânsito por força de operações que violariam normas

<sup>33</sup> Nada nos artigos 34 a 37 impede que uma regra prevista em um tratado se torne obrigatória para terceiros Estados como regra consuetudinária de Direito Internacional, reconhecida como tal.

<sup>34</sup> Disponível em: <https://g1.globo.com/natureza/desastre-ambiental-petroleo-praias/noticia/2019/11/02/marinha-diz-que-navio-grego-e-o-principal-suspeito-das-manchas-de-oleo-no-nordeste-e-reforca-que-investigacoes-continuam.ghtml>. Acesso em 17/04/2020.



internacionais em vigor) que podem ter feito o mesmo da linha anterior ou naufragado;

e

3. A linha de um naufrágio antigo, não plenamente mapeado ou registrado, que, por força da dinâmica hidráulica e geológica dos oceanos, começou a soltar seu conteúdo poluente.

Entretanto, até o presente momento não houve indiciamento pela PF, nem denúncia por parte do MPF como forma de adotar esta ou aquela linha de investigação e responsabilização.

Segundo Octaviano Martins (2007, p.166)<sup>35</sup>, dentre as causas para acidentes de navegação que implicam em poluição marinha, existem sete mais recorrentes, e ao analisar as particularidades do acidente, pode-se conjecturar que a embarcação navegava de forma irregular, logo dentre as principais causas trazidas pela doutrinadora, adequando ao caso concreto, vale destacar o uso de Bandeira de Conveniência (BDC), o estado precário dos navios e a competitividade em detrimento da segurança, tais que estão, cada vez mais, intimamente ligadas a acidentes de navegação.

#### **4.1 Bandeira de Conveniência, Navios Fantasmas e Naufrágios**

Como já visto, para que um Estado emita o registro para uma embarcação deve haver efetivo vínculo entre ela e o Estado de Bandeira, que tornará a embarcação sujeita à legislação e efetivo controle desse Estado, sendo este tipo de registro denominado de Nacional.

Entretanto, é cada vez mais comum o uso de registros abertos, denominados de Registro de Bandeira de Conveniência, tal nome é dado devido as flexibilidades que este tipo de registro traz para a embarcação, pois visando o aumento de sua arrecadação de tributos, o país de registro oferece benefícios como incentivos fiscais e ausência de imposição de vínculo efetivo entre o navio e o Estado de Registro, por exemplo.

Esta espécie de registro tem atraído cada vez mais adeptos, uma vez que a ausência de vínculo (real) exigida pelo Estado resulta em menor interferência deste nas atividades dessas

---

<sup>35</sup> i) erro humano da tripulação ou decorrentes de instruções da praticagem; ii) incêndio, explosões e fenômenos da natureza (fortuna do mar); iii) estado precário de navegabilidade e casco simples; iv) idade dos navios; v) adoção de bandeiras de conveniência (BDC); vi) preocupação com a competitividade em detrimento da segurança; vii) descumprimento de normas de segurança.

embarcações, conseqüentemente estas não têm de se preocupar em seguir os requisitos técnicos exigidos para a navegação em águas internacionais, operando muitas vezes com navios em condições precárias, inadequados para alguns tipos de carga (conforme regulação da MARPOL 73/78), tripulação despreparada, e perduram neste comportamento pois não há fiscalização por parte do Estado de Registro.

Esta crescente tendência é de extrema problemática para o meio ambiente, pois este tipo de registro aumenta os riscos de acidentes de navegação, pois como dito, não há o mínimo de observação das medidas preventivas impostas pela legislação internacional.

Segundo Octaviano Martins *apud* Lawand e Gontijo (2019, p.6), entre 1966 e 2002, ocorreram sete acidentes marítimos de grande relevância ambiental global, onde houve derramamento de óleo de 20.000 (vinte mil) toneladas para cada um, no mínimo, e seis desses sete navios vestiam cores de bandeira de conveniência, ou seja, apenas um usava cores de bandeira que não de conveniência (o Exxon Valdez).

Sendo esta, uma possibilidade que se enquadraria como um dos possíveis responsáveis pela mancha de óleo no nordeste brasileiro: um navio utilizando Bandeira de Conveniência.

Embora haja grande discussão sobre as dificuldades de responsabilização dos Estados que emitem registro de BDC, Lawand e Gontijo (2019, p.8)<sup>36</sup>, traz que é possível a sua responsabilização utilizando instrumentos de Direito Internacional Público.

Dessa forma, o Estado emitente de bandeira de conveniência poderia sofrer a responsabilização, caso não fosse possível obtê-la na figura do proprietário, conforme já demonstrado no item 2.2 deste estudo.

---

<sup>36</sup> Neste ponto, observamos que a UNCLOS III determina ao Estado o registro da embarcação como o momento burocrático que o Estado Nacional registrador exerce seu poder de polícia administrativa e fiscaliza as condições que aquele Estado Nacional entende viáveis para que a embarcação cumpra sua missão de navegar. Ora, se ele atribui o registro (de acordo com a UNCLOS III) sem observar os critérios mínimos (ou, ao menos, standards técnicos praticados) de segurança, então o Estado praticou omissão passível de responsabilização. Pelo exposto, pela perspectiva técnica do dever de cuidado conforme o padrão técnico adotado entre pares/comuns, é, como visto, perfeitamente possível atribuir aos Estados outorgantes de bandeira de conveniência a responsabilização pelos danos ao meio ambiente relacionado a vasos acidentados e fora de um padrão técnico mínimo de gestão de riscos e segurança ambiental.



Considerando que o óleo encontrado tem assinatura química espectrográfica de hidrocarboneto produzido em poços da Venezuela<sup>37</sup>, e considerando o cenário econômico global, outra possibilidade para o derramamento de óleo, é ter sido causado por um navio fantasma, tal se daria em razão das sanções econômicas impostas pelos EUA à Venezuela e aos países que com ela comercializarem.<sup>38</sup>

Quando existem retaliações feitas pelo mercado internacional a determinado país (ou países), tal acaba sendo um fator influenciador para o crescimento do uso de “Navios Fantasma”, uma vez que as empresas dos países “vetados” procuram meios para continuar a exportar seu petróleo de maneira não oficial, ou até mesmo no intuito de abastecer sua nação, como por exemplo, em 2017, quando navios russos foram encontrados fazendo transferências *ship-to-ship* ilegais para navios Norte Coreanos, que à época estavam isolados, por (também) sofrer sanções dos EUA<sup>39</sup>, sendo então “compelidos” a aderir, a esta prática clandestina de navegação.

Os navios fantasma operam de maneira não oficial, fora das rotas comerciais principais, navegando por rotas menos utilizadas, o que torna o trajeto mais imprevisível e consequentemente suscetível a contratemplos, e ainda, navegam com os instrumentos de comunicação e geolocalização desligados, tornando quase impossível a detecção destes navios.

Quando, eventualmente conseguem ser detectados ou avistados por autoridades marítimas, ou quando se apercebem que em sua rota cruzarão com alguma destas autoridades, muitas vezes descartam a carga, ou objetos que possam configurar atividade ilícita, em alto mar de maneira indistinta a fim de evitar flagrante<sup>40</sup>, situação esta que poderia constar no rol de possibilidades da causa do derramamento na costa brasileira.

Outrossim, há especulações que tal acidente tenha sido causado por naufrágio. Isso porque, existem registros de centenas de embarcações que naufragaram ao longo dos anos na extensão da costa do nordeste brasileiro, em que muitas delas afundaram com o bunker intacto, e devido a ação do tempo poderiam ter sofrido desgaste natural, o que possibilitaria o vazamento do combustível, entretanto, esta é considerada a possibilidade mais remota.

<sup>37</sup> Reportagem veiculada no Jornal Nacional em 24/10/2019. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/8035695/>. Acesso em: 09/09/2020.

<sup>38</sup> Mais de 90% das exportações da Venezuela são de petróleo.

<sup>39</sup> [https://www.atlanticcouncil.org/wp-content/uploads/2018/04/Oil\\_on\\_Water\\_WEB.pdf](https://www.atlanticcouncil.org/wp-content/uploads/2018/04/Oil_on_Water_WEB.pdf), Acesso em 12/09/2020.

<sup>40</sup> <https://news.sky.com/story/inside-the-eus-anti-piracy-nerve-centre-10480770>; e <https://abcnews.go.com/blogs/politics/2012/01/somali-pirates-attack-spanish-warship-and-lose>. Acesso em 12/09/2020.



## 4.2 Na Ausência de Responsável

Na possibilidade de não ser possível identificar o responsável, toda a responsabilidade pelo acidente restará para o Erário, neste caso para a União, que deverá ser responsável pelos custos relativos às atividades de contingência e mitigação enquanto não identificado o poluidor, conforme previsto no Plano Nacional de Contingência<sup>41</sup>.

Embora o Brasil seja signatário da maioria das convenções internacionais que versam sobre direito do mar, segurança de navegação e poluição marinha,<sup>42</sup> não é atualmente signatário de nenhum dos fundos internacionais existentes para compensação de desastres ambientais como o Fundo Internacional de Compensação por Danos Causados por Poluição por Petróleo (FUND 92).

Se o fosse, poderia invocar tais fundos para o ressarcimento dos gastos decorrentes de acidentes ambientais, ou pelo menos parte deles, a depender do montante e do limite estabelecido por tais convenções, e assim não prejudicaria os cofres públicos suportando o prejuízo causado por ação de terceiros.

Embora possua fundos nacionais para recuperação, conservação e preservação do meio ambiente, o Brasil não possui nenhum fundo nos moldes dos fundos internacionais de compensação, onde as contribuições do fundo são feitas por todos aqueles que se beneficiam da comercialização do petróleo, logo o próprio mercado do petróleo arcaria com os custos de eventuais desastres ambientais envolvendo óleo, com isso os cofres públicos (i.e. o Erário da nação brasileira) está fadado a sempre suportar os prejuízos financeiros decorrentes de desastres sem identificação dos responsáveis.

## 5 COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

Não obstante as declarações da Marinha Brasileira sobre o constante monitoramento do litoral brasileiro, pode-se dizer que é impossível cobrir os 5,7 milhões de km<sup>2</sup> de área oceânica sob jurisdição brasileira ("Amazônia Azul")<sup>43</sup>, logo não seria válida a afirmação de que ela possui total controle das águas brasileiras.

<sup>41</sup> Enquanto não identificado o poluidor, os custos relativos às atividades de resposta e mitigação serão cobertos pelo Poder Executivo Federal. Artigo 27, § 2º, Dec. Nº 8.127/2013.

<sup>42</sup> Tabela IMO do Status das Convenções (anexo II).

<sup>43</sup> [https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia\\_azul/index.html](https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/index.html). Acesso em 16/05/2020.



Ora, tal não é verossímil, pois se o fosse nove meses após o descobrimento da mancha já haveria a identificação do responsável pelo acidente e já seria de conhecimento público de que forma ele ocorreu.

Nenhuma nação é onisciente, onipresente e onipotente (embora tenham a pretensão de o ser ou aparentar ser em seu exercício de soberania), inclusive, tal preceito encontra acolhimento no Direito Penal, pois concede aos indivíduos prerrogativas essencialmente estatais, pois o Estado não pode estar em todos os lugares ao mesmo tempo, como por exemplo, o direito de legítima defesa, quando o Estado seria o responsável pela segurança do indivíduo, mas concede a este o poder de fazê-lo, como exceção à regra<sup>44</sup>.

Logo a cooperação internacional é imprescindível para a resolução deste tipo de situação, e neste sentido, a legislação prevê o dever de cooperação entre os Estados na investigação de incidentes de navegação:

(Art. 94 (1), UNCLOS III) - Todo Estado deve ordenar a abertura de um inquérito, efetuado por ou perante uma pessoa ou pessoas devidamente qualificadas, em relação a qualquer acidente marítimo ou incidente de navegação no alto mar, que envolva um navio arvorando a sua bandeira e no qual tenham perdido a vida ou sofrido ferimentos graves nacionais de outro Estado, ou se tenham provocado danos graves a navios ou a instalações de outro Estado, ou se tenham provocado danos graves a navios ou a instalações de outro Estado ou ao meio marinho. O Estado de bandeira e o outro Estado devem cooperar na realização de qualquer investigação que este último efetue em relação a esse acidente marítimo ou incidente de navegação.

(Art. 12 (1), MARPOL 73/78) - Cada Administração compromete-se a realizar uma investigação de qualquer acidente ocorrido com qualquer dos seus navios sujeitos ao disposto nas normas, se aquele acidente tiver produzido um grande efeito danoso ao meio ambiente marinho.

---

<sup>44</sup> “Lembre-se, ainda, de que o monopólio de distribuição de justiça e o direito de punir cabem, como regra, ao Estado, vedada a autodefesa e a autocomposição. Evita-se, com isso, que as pessoas passem a agredir umas às outras, a pretexto de estarem defendendo seus direitos. Entretanto, há exceções, pois os agentes do Estado não conseguem estar a todo momento em todos os lugares, razão pela qual, sendo indispensável, pode o indivíduo valer-se do estado de necessidade ou da legítima defesa para a proteção de direito seu (arts. 24 e 25 do Código Penal).” – (Nucci, 2019).



Importante destacar que nenhuma das duas convenções fala sobre provocação do Estado de Bandeira para que ele abra investigação quando um de seus navios se envolver com incidentes de navegação, demonstrando que a mera ciência do fato traz obrigatoriedade do dever de investigar.

Pode-se dizer que tal dever é imposto em decorrência da soberania de cada País, uma vez que o Estado que sofreu com os danos decorrentes deste acidente não teria poderes para instaurar inquérito no território do Estado de Bandeira, sob risco de estar ferindo a sua soberania. Entretanto, se as investigações resultarem em responsabilidade penal ou disciplinar para o capitão ou qualquer outra pessoa que estivesse a serviço do navio, estes poderão ser julgados pelas autoridades do Estado Costeiro afetado, se o vaso estiver em águas sob jurisdição deste, vide o caso recente do MV Srakane, navio de bandeira Panamenha e armador Maltês, que foi submetido às autoridades brasileiras para resolução de diversos problemas que envolviam a embarcação, inclusive de situação análoga à escravidão de seus tripulantes<sup>45</sup>.

Fica evidente a necessidade da cooperação entre países, o que conseqüentemente implica em boas relações diplomáticas, uma vez que nem todos os países do globo são signatários, e obrigá-los a cooperar conforme a Convenção de Viena pode ser um processo difícil e moroso, o que por vezes acarretará mais danos ainda para o meio-ambiente e às pessoas afetadas.

Uma vertente importante da cooperação, é a possibilidade de uso das tecnologias de outros Estados para auxiliar nas investigações, como no acidente em questão foram utilizados satélites americanos especializados em monitorar vazamentos de petróleo.

---

<sup>45</sup> Disponível em: <https://www.tribuna.com.br/noticias/portoemar/tripulantes-ucranianos-deixam-o-srakane-1.111143> e <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133000/Brazil-steps-in-over-unpaid-crew>. Acesso em 13/09/2020.



O Governo brasileiro, embora não tenha rompido relações diplomáticas com a Venezuela, tem estado em constantes conflitos públicos devido a atual crise política que o país tem passado, onde o Governo Brasileiro apoia o autoproclamado presidente Juan Guaidó<sup>46</sup>, não reconhecendo o governo de Nicolás Maduro<sup>47</sup>. Tal circunstância dificulta as investigações, pois além das problemáticas que já seriam enfrentadas numa investigação que depende de outro Estado para ser feita, a divisão do governo venezuelano cria um entrave ainda maior, uma vez que o governo que detém informações relativas ao petróleo encontrado e identificado como produto da Venezuela não pode ser instado oficialmente pelo Brasil, sob pena de o reconhecer-lo tacitamente, informações estas que poderiam dar o desfecho da investigação para a efetiva responsabilização dos agentes envolvidos no acidente.

## 6 CONCLUSÃO

Desastres ambientais decorrentes de acidentes de navegação são cada vez mais frequentes nas últimas décadas. O crescimento das economias pelo mundo influencia diretamente nas exportações, o que resulta em maior atividade para o setor marítimo e maior competitividade entre os proprietários de embarcações, que muitas vezes optam por não respeitar diligentemente os requisitos de segurança impostos pelas legislações internacionais, a fim de baratear suas operações e tornar seus preços mais atrativos para o mercado de exportações.

É certo que os maiores acidentes ambientais na história foram causados por ação humana, e que a motivação da maioria delas era de cunho econômico, onde o agente optou por ações que traziam para si, naquele momento, economia, porém em um futuro, resultaram em desastres de grandes proporções.

Em decorrência disto, a comunidade internacional notou a necessidade de aumentar os padrões de segurança, criando regras mais duras que as impostas pelas convenções de direito do

---

<sup>46</sup> O Brasil, através de pronunciamento conjunto do Grupo de Lima ( formado por 14 países, que buscam estabilizar a crise política da Venezuela), declarou em abril de 2020, apoio ao “governo emergencial” de Juan Guaidó. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/21487-comunicado-do-grupo-de-lima-8>. Acesso em 22/04/2020.

<sup>47</sup> Em 04/09/2020, o Itamaraty (Ministério das Relações Exteriores), declarou que o Governo Brasileiro, considera como “personae non gratae” os representantes diplomáticos, consulares e administrativos do governo de Nicolás Maduro. Tal ato, equivale a dizer ao governo estrangeiro que seus representantes não são mais bem-vindos em solo nacional.





mar em suas legislações internas, e criando ainda, fundos de cooperação para que a sua economia não sofra impacto quando do acontecimento de incidentes ambientais.

Neste sentido percebe-se que o Brasil, soberano de uma costa de grande extensão e com uma área oceânica gigantesca, não tem aprendido com a história, nem com a mundial, nem com a sua própria.

Em 2004, o navio de bandeira chilena, NT Vicunã, naufragou no porto de Paranaguá causando o derramamento de aproximadamente 4 mil toneladas de combustíveis, e na ocasião houve alarme inicial com informações confusas sobre o ocorrido, não havia plano de contingência, plano de emergência individual, houve conflito entre as autoridades sobre competências, não havia materiais necessários para barragem da poluição, e tudo isso viu-se acontecer em 2019 no Nordeste, 15 anos depois as mesmas debilidades e despreparo para emergências ambientais foram demonstrados.

Tais acontecimentos deixam claro que muito embora a legislação brasileira ambiental seja considerada entre as mais modernas, ela só tem efetividade na letra da lei, pois as autoridades ambientais brasileiras não estão preparadas para atuar em emergências (o que seria uma de suas funções), sendo evidente a necessidade urgente da elaboração real de plano de ação, e treinamento dos órgãos responsáveis pela sua execução quando do acontecimento de incidentes ambientais, para que haja resposta rápida e imediata do Estado, evitando a propagação de desastres.

Outrossim, espelhando-se na legislação de outros países, poderia haver o endurecimento das normas de navegação em águas nacionais, maior rigor na fiscalização das embarcações, e melhoria nos sistemas de monitoramento do tráfego de navios nas águas sob jurisdição do Brasil, a fim de que sejam reprimidas práticas clandestinas de navegação.

Fica também clara a necessidade da adesão a fundos internacionais ou criação de fundos nacionais que visem a compensação de danos desta natureza, pois do contrário, arrisca-se a estar sempre fadados a arcar com os custos deste tipo de poluição, e para um país em que há diversas mazelas econômicas e sociais, desperdiçar verbas públicas, que poderiam ser melhores utilizadas se usadas em prol da população, é inaceitável, ainda mais quando tal poderia ser prevenido.

Como de costume, no Brasil, quando ocorre um acidente de grandes proporções, muito se



especula sobre mudança e surgem diversas iniciativas para que ela ocorra, entretanto acabam por findar sem efetivos resultados, e neste episódio não foi diferente. Em 30 de outubro de 2019, foi proposta no Senado Federal a PEC nº 184/2019, que visa criar o Fundo Nacional de Responsabilidade por Poluição Causada por Incidentes com Hidrocarbonetos, que seria composto com 5% da arrecadação do CIDE - Combustíveis, no entanto a PEC está sem movimentação desde o dia seguinte a sua propositura (31.10.2019), o que, conjecturando, pode ser mais um dos muitos projetos que quando esquecida a situação desastrosa, morrem sem produzir o efeito que era necessário para prevenir que tal se repetisse.

Por fim, acredita-se que se não houver qualquer alteração de posicionamento do Brasil como Estado e das autoridades responsáveis pelas atividades marítimas em relação ao endurecimento das normas e procedimentos, de maneira que repercuta no cenário internacional, tal episódio se repetirá, pois passará a imagem de que é fácil “enganar” o Brasil e sair impune.

## 7 REFERÊNCIAS

A TRIBUNA. **Tripulantes ucranianos deixam o Srakane**. Disponível em: <https://www.tribuna.com.br/noticias/portoemar/tripulantes-ucranianos-deixam-o-srakane-1.111143>. Acesso em: 13 set. 2020.

ABC NEWS. **Somali Pirates Attack Spanish Warship and Lose**. Disponível em: <https://abcnews.go.com/blogs/politics/2012/01/somali-pirates-attack-spanishwarship-and-lose>. Acesso em: 12 set. 2020.

ADAME, Alcione; GAMBINI, Priscila Truviz. Medidas de controle e reparação de acidentes envolvendo petróleo e derivados previstas pela legislação nacional e internacional de proteção ao meio ambiente. In: GONÇALVES, Alcindo; RODRIGUES, Gilberto M. A. (org.). **Direito do Petróleo e Gás: aspectos ambientais e internacionais**. Aspectos Ambientais e Internacionais. Santos: Editora Universitária Leopoldianum, 2007. Cap. 4. p. 177- 192.

ANTAQ. Anuário Estatístico 2019. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/02/Anu%C3%A1rio-2019-vFinal-revisado.pdf>. Acesso em 22 abr. 2020.

ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental**. 20. ed. São Paulo: Atlas, 2019. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597016819/>. Acesso em: 23 abr. 2020.

BENJAMIN, Antônio Herman de Vasconcelos e. **A Responsabilidade Civil pelo Dano Ambiental no Direito brasileiro e as lições do Direito Comparado**. 1998. BDJur, Brasília, DF. Disponível em: <https://core.ac.uk/reader/79061950>. Acesso em 09 nov. 2020.



BRASIL. **Código Civil**. Lei nº 10406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm). Acesso em: 02 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 02 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 74, de 02 de outubro de 1977. **Aprova o texto da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/dec-cretolegislativo-74-30-setembro-1976-364186-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em 12 abr. 2020.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 8.127, de 22 de outubro de 2013. **Institui o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional, altera o Decreto nº 4.871, de 6 de novembro de 2003, e o Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002, e dá outras providências**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2013/Decreto/D8127.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Decreto/D8127.htm). Acesso em 03 jun. 2020.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 83.540, de 4 de junho de 1979. **Regulamenta a aplicação da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, e dá outras providências**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-83540-4-junho-1979-432843-publicacaooriginal-1-pe.html#>. Acesso em 12 abr. 2020.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 87.566, de 16 de setembro de 1982. **Promulga a Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias**, concluída em Londres, a 29 de dezembro de 1972. Disponível em [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1980-1989/1980-1984/D87566.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/1980-1984/D87566.htm). Acesso em 12 abr. 2020.

\_\_\_\_\_. **Mancha no litoral**. Disponível em: <https://brasil.gov.br/manchanolitoral/>. Acesso em 11 Set. 2020.

\_\_\_\_\_. **Informativo 507 do STJ**. P.21. Disponível em <https://scon.stj.jus.br/SCON/SearchBRS?b=INFJ&tipo=informativo&livre=@COD=%270507%27>. Acesso em: 15 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. Lei nº 7797, de 10 de julho de 1989. **Cria o Fundo Nacional de Meio Ambiente e dá outras providências**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L7797.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L7797.htm). Acesso em: 04 jun. 2020.

\_\_\_\_\_. **Política Nacional do Meio Ambiente**. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6938.htm). Acesso em: 02 mar. 2020.



\_\_\_\_\_. Raquel Teixeira. Agência Senado. **PEC prevê fundo para combater desastres ambientais com petróleo e gás.** 2019. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/audios/2019/11/pec-preve-fundo-para-combater-desastres-ambienta>. Acesso em: 04 jun. 2020.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de Direito Administrativo.** 34. ed. – São Paulo: Atlas: Grupo GEN, 2020. p. 601-640. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597024982/>. Acesso em: 09 Nov. 2020

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS. Mancha de óleo no nordeste brasileiro. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/manchasdeoleo>. Acesso em: 09 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. **Localidades atingidas de 04/03/2020 à 19/03/2020.** Disponível em: [http://www.ibama.gov.br/phocadownload/emergenciasambientais/2020/manchasdeoleo/2020-03-19\\_LOCALIDADES\\_AFETADAS.pdf](http://www.ibama.gov.br/phocadownload/emergenciasambientais/2020/manchasdeoleo/2020-03-19_LOCALIDADES_AFETADAS.pdf). Acesso em: 09 mar. 2020.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Status of conventions:** ratifications by state. 2020. Disponível em: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>. Acesso em: 04 jun. 2020.

LAWAND JUNIOR, Antônio Elian; SILVA, Maria Cristina Gontijo Peres Valdez. A POSSIBILIDADE JURÍDICA DA RESPONSABILIZAÇÃO DOS ESTADOS EMISSORES DE BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA NO DIREITO INTERNACIONAL PÚBLICO POR DANOS AMBIENTAIS. In: MARTINS, Eliane Maria Octaviano; OLIVEIRA, Paulo Henrique Reis de (org.). **Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro:** temas contemporâneos. 3. ed. Belo Horizonte: Arraes, 2019. p. 1-12

LEITE, José Rubens Morato; AYALA, Patryck de Araújo. **Dano Ambiental.** 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788530988531/>. Acesso em: 23 abr. 2020.

LLOYDS LIST. **Brazil steps in over unpaid crew.** Disponível em: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133000/Brazil-steps-in-over-unpaid-crew>. Acesso em: 13 set. 2020.

MARINHA DO BRASIL. Mancha de óleo. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/manchasdeoleo/sobre>. Acesso em: 12 abr. 2020.

MARPOL, 73/78, Disponível em: [https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/marpol\\_convprot-p.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/marpol_convprot-p.pdf). Acesso em: 12 abr. 2020.



MARTINS, Eliane Maria Octaviano. Direito marítimo internacional: da responsabilidade internacional pelos danos causados ao meio ambiente marinho. **Verba Juris**, Paraíba, n. 7, p. 257-287, 2008. Anual. Disponível em: [http://www.mpdft.mp.br/saude/images/Meio\\_ambiente/Direito\\_maritimos.pdf](http://www.mpdft.mp.br/saude/images/Meio_ambiente/Direito_maritimos.pdf). Acesso em: 10 maio 2020.

\_\_\_\_\_. Segurança Marítima e Desenvolvimento Sustentável. In: GONÇALVES, Alcindo; RODRIGUES, Gilberto M. A. (org.). **Direito do Petróleo e Gás: aspectos ambientais e internacionais. Aspectos Ambientais e Internacionais**. Santos: Editora Universitária Leopoldianum, 2007. Cap. 4. p. 165-176.

MORE, Rodrigo Fernandes. O REGIME DE REGULAÇÃO, PROTEÇÃO E PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO DO MEIO MARINHO NA CONVENÇÃO DE DIREITO DO MAR. In: GRANZIERA, Maria Luiza Machado; REI, Fernando Cardozo Fernandes (org.). **Direito ambiental internacional: avanços e retrocessos**. São Paulo: Atlas, 2015. p. 65-92. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788522497911/>. Acesso em: 23 abr. 2020.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Curso de direito processual penal**. 16. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788530984854/>. Acesso em: 13 set. 2020.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção Das Nações Unidas Sobre O Direito Do Mar**, concluída em Montego Bay, em 10 de dezembro de 1982. Disponível em: [https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicac\\_aooriginal-1-pe.html](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicac_aooriginal-1-pe.html). Acesso em 10 abr. 2020.

\_\_\_\_\_. **Declaração Do Rio Sobre Meio Ambiente E Desenvolvimento**, concluída em junho de 1992. Disponível em: [https://cetesb.sp.gov.br/proclima/wp-content/uploads/sites/36/2013/12/declaracao\\_rio\\_ma.pdf](https://cetesb.sp.gov.br/proclima/wp-content/uploads/sites/36/2013/12/declaracao_rio_ma.pdf). Acesso em 10 abr. 2020.

POLÍCIA FEDERAL. **Polícia Federal deflagra operação que visa esclarecer derramamento de óleo no litoral brasileiro**. Disponível em: <http://www.pf.gov.br/imprensa/noticias/2019/11/policia-federal-deflagra-operacao-que-visa-esclarecer-derramamento-de-oleo-no-litoral-brasileiro>. Acesso em 28 abr. 2020.

QUINTANS, Luiz Cezar P. **Manual de direito do petróleo**. São Paulo: Atlas, 2015. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788522493548/cfi/4!/4/2@100:0.00>. Acesso em: 23 abr. 2020.

RALBY, Ian; SOUD, David. **Oil on the Water: Illicit Hydrocarbons Activity in the Maritime Domain**. Disponível em: [https://www.atlanticcouncil.org/wp-content/uploads/2018/04/Oil\\_on\\_Water\\_WEB.pdf](https://www.atlanticcouncil.org/wp-content/uploads/2018/04/Oil_on_Water_WEB.pdf). Acesso em: 12 set. 2020.



SKY NEWS. **Inside The EU's Anti-Piracy Nerve Centre.** Disponível em: <https://news.sky.com/story/inside-the-eus-anti-piracy-nerve-centre-10480770>. Acesso em: 12 set. 2020.

TRENNEPOHL, Terence Dorneles. **Manual de direito ambiental.** 6. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788553600953/>. Acesso em: 23 abr. 2020.

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA. **Análises do Lepetro/Igeo indicam correlação entre óleo encontrado nas praias do Nordeste e petróleo venezuelano.** Disponível em: [https://ufba.br/ufba\\_em\\_pauta/analises-do-lepetroigeo-indicam-correlacao-entre-oleo-encontrado-nas-praias-do](https://ufba.br/ufba_em_pauta/analises-do-lepetroigeo-indicam-correlacao-entre-oleo-encontrado-nas-praias-do). Acesso em: 5 set. 2020.

WORLD GOLD COUNCIL. **About gold jewellery.** Disponível em: <https://www.gold.org/about-gold/about-gold-jewellery>. Acesso em: 7 set. 2020.

