

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA – UFPB
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS – CCJ
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

EDUARDA CRISTINA DANTAS BRASIL

TUTELA JURÍDICA E RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL POR DERRAMAMENTO DE
ÓLEO NO MAR: Análise do caso de oleamento do litoral nordestino no ano de 2019

SANTA RITA
2020

EDUARDA CRISTINA DANTAS BRASIL

TUTELA JURÍDICA E RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL POR DERRAMAMENTO DE
ÓLEO NO MAR: Análise do caso de oleamento do litoral nordestino no ano de 2019

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Graduação em
Direito do Centro de Ciências Jurídicas da
Universidade Federal da Paraíba, como
exigência parcial da obtenção do título de
Bacharel em Ciências Jurídicas.

Orientadora: Prof. Dra. Alana Ramos
Araujo.

SANTA RITA

2020

**Catalogação na publicação
Seção de Catalogação e Classificação**

B823t Brasil, Eduarda Cristina Dantas.

TUTELA JURÍDICA E RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL POR
DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR: Análise do caso de
oleamento do litoral nordestino no ano de 2019 /
Eduarda Cristina Dantas Brasil. - João Pessoa, 2020.
70 f. : il.

Orientação: Alana Araujo.

Monografia (Graduação) - UFPB/DCJ/SANTA RITA.

1. Óleo no litoral nordestino. 2. Normativa sobre
derramamento de óleo no mar. 3. Plano Nacional de
Contingência. I. Araujo, Alana. II. Título.

UFPB/CCJ

EDUARDA CRISTINA DANTAS BRASIL

TUTELA JURÍDICA E RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL POR DERRAMAMENTO DE
ÓLEO NO MAR: Análise do caso de oleamento do litoral nordestino no ano de 2019

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Graduação em
Direito do Centro de Ciências Jurídicas da
Universidade Federal da Paraíba, como
exigência parcial da obtenção do título de
Bacharel em Ciências Jurídicas.

Orientadora: Prof. Dra. Alana Ramos
Araujo.

Santa Rita, 26 de março de 2020.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dra. Alana Ramos Araujo

Prof. Dr. Ronaldo Alencar dos Santos

Prof. Dr. Valfredo de Andrade Aguiar Filho

O Senhor é a minha força e o meu escudo; nEle confiou o meu coração, e fui socorrido; pelo que o meu coração salta de prazer, e com meu canto O louvarei.
Salmos 28:7

RESUMO

O trabalho se resume na hipótese de rastreamento da origem do óleo e na identificação do responsável pelo vazamento do petróleo cru que atingiu todo o litoral do nordeste e dos estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo em 2019. O óleo se espalhou por rios e mangues, e afetou de forma direta todo o ecossistema do nordeste e do sudeste brasileiro, incluindo a fauna, flora e a economia das cidades afetadas. Portanto, tal incidente é considerado o mais extenso desastre ambiental dessa natureza já ocorrido no País. O trabalho destaca também o procedimento que deve ser adotado para essa atividade de alto risco ambiental e as sanções aplicáveis segundo os principais instrumentos legais relacionados à poluição por óleo do direito internacional e da legislação brasileira, para que o poluidor seja responsabilizado e restitua os danos ambientais e socioeconômicos, de curto e longo prazo, provocados pelo despejo. Ademais, analisou-se o plano de emergência do Governo Brasileiro que busca controlar ou minimizar os danos causados pelo vazamento de óleo, como também determinar os órgãos competentes para atuar quando identificado vazamento de óleo no mar, qual seja o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional (PNC). Para tanto, teve por objetivo a análise do quadro normativo em âmbito nacional e internacional que trata sobre a responsabilização civil cabível em casos de derramamento de óleo no mar e, a partir desta, constatou a imprescindibilidade da fiscalização na prevenção para que a remediação dos incidentes seja realmente eficaz, evitando que o dano venha a tomar a dimensão que o caso trabalhado tomou.

Palavras-chave: Óleo no litoral nordestino. Normativa sobre derramamento de óleo no mar. Plano Nacional de Contingência.

ABSTRACT

The work is summarized in the hypothesis of tracing the origin of the oil and in the identification of the responsible for the oil spill that reached the entire northeast coast and the states of Rio de Janeiro and Espírito Santo in 2019. Spreading over rivers and mangroves, and directly affecting the entire ecosystem of northeastern and southeastern Brazil, including the fauna, flora and economy of the affected cities, being considered. Therefore, that incident is considered the most extensive environmental disaster of this nature ever occurred in the Country. Highlighting the procedure that must be adopted for this high environmental risk activity and the sanctions applicable under the main legal instruments related to oil pollution under international law and Brazilian law, so that the polluter is held responsible and restores environmental damage and socioeconomic factors, both short and long term, caused by evaporation. In addition, the Brazilian Government's emergency plan that seeks to control or minimize the damage caused by the oil spill was analyzed, as well as determining the competent bodies to act when the oil spill at sea is identified, which is the National Contingency Plan for Incidents of Oil Pollution in Waters under National Jurisdiction (PNC). To this end, it aimed to analyze the normative framework at national and international level that deals with the applicable civil liability in cases of oil spill at sea and, from this, verified the indispensability of inspection in prevention so that the remediation of incidents be really effective, preventing the damage from taking on the dimension that the case worked took.

Keywords: Oil on the northeastern coast. Oil spill at sea regulations. National Contingency Plan.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Localidade atingida no Rio Grande do Norte	14
Figura 02 – Poça de óleo trazido pelo mar formada na Bahia	15
Figura 03 – Tartaruga marinha coberta de óleo	16
Figura 04 – Área atingida no Ceará	17
Figura 05 – Caranguejo coberto de óleo	18
Figura 06 – Peixe morto em área atingida por óleo na Bahia	18
Figura 07 – Voluntários realizando a limpeza de área atingida em Pernambuco	19
Figura 08 – Imagem de satélite da mancha de óleo	20
Figura 09 – Lubrificante argina S3 30 produzido pela Shell	21
Figura 10 – Modelo para confecção do Certificado de seguro ou outra garantia financeira trazido pela CLC de 1969	42

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 – Incidência de derramamento com mais de 700 toneladas por operação no momento do incidente e causa primária de derramamento, de 1970 a 2019	26
Gráfico 02 – Os níveis de proteção	30

LISTA DE MAPAS

Mapa 01 – Localização dos maiores derramamentos de óleo registrados	27
---	----

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 DO DERRAMAMENTO DE ÓLEO QUE ATINGIU O NORDESTE	14
2.1 Das áreas oleadas	14
2.2 Dos efeitos do óleo	16
2.3 Da origem do óleo	19
2.3.1 <i>Do suposto vazamento em minas de petróleo na costa da Bahia</i>	19
2.3.2 <i>Da suposta responsabilidade da Shell</i>	21
2.3.3 <i>Das especulações da Marinha brasileira</i>	21
2.3.4 <i>Da pesquisa genética do óleo e da origem na Venezuela</i>	22
2.4 Da coleta e destinações do óleo	23
3 DA NORMATIVA QUE TRATA DO DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO ÂMBITO INTERNACIONAL	NACIONAL
3.1 Da normativa no âmbito internacional	25
3.1.1 <i>Do regime por níveis de proteção</i>	27
3.1.2 <i>Das outras convenções ratificadas pelo Brasil</i>	30
3.2 Da normativa no âmbito nacional	35
4 DO PROCEDIMENTO NORMATIVO EM CASOS ENVOLVENDO DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR	37
4.1 Das premissas obrigatórias para a circulação regular de bankers	40
4.2 Da proibição de descarga de óleo em águas sob jurisdição nacional	45
4.3 Da sequência procedural	46
4.3.1 <i>Do dever de notificação e de cooperação na identificação do responsável</i>	47
4.3.2 <i>Dos critérios para elaboração do relatório</i>	49
4.4 Daqueles passíveis de responsabilização	50
4.5 Do poder jurisdicional competente	51
4.6 Do plano de emergência	52
4.6.1 <i>Do Plano Nacional de Contingência (PNC)</i>	54
4.7 Da normativa acerca dos remediadores	59
4.8 Das penalidades aplicáveis	60

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	61
REFERÊNCIAS	65

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho abordou as consequências jurídicas do derramamento de óleo no mar e como os responsáveis, se identificados, seriam responsabilizados pelo óleo que atingiu o litoral da região nordeste do Brasil. Tem, portanto, como objeto de estudo a solução jurídica cabível no caso do derramamento de óleo que atingiu o litoral do nordeste brasileiro no tocante ao ordenamento jurídico nacional e internacional. Desta forma, buscou responder como se dá a tutela jurídica do derramamento de óleo no mar no ordenamento jurídico brasileiro e internacional.

Para tanto, teve por objetivo analisar o quadro jurídico normativo que trata do dano ambiental decorrente do derramamento de óleo no âmbito nacional e internacional, como também, explicar o caso em suas especificidades, identificar quais legislações e jurisprudências tratam do tema, para por fim, analisar a aplicabilidade desta normativa no caso específico do trabalho.

Realizou-se, ainda, uma pesquisa teórica qualitativa em conjunto com os métodos observacional, histórico e comparativo. Sendo esta uma pesquisa com finalidade aplicável, foi realizada com base em fontes bibliográfica e documental. Ademais, trabalhou com estudo de caso factual.

Por ser o Petróleo um componente indispensável na atualidade, seu transporte se dá com frequência alta utilizando-se a via marítima. Com o passar dos anos, diversos acidentes de grande escala foram registrados envolvendo derramamento de óleo no mar e a comunidade internacional preocupou-se com a elaboração de um ordenamento para legislar de maneira uniforme a responsabilização e a compensação pelos danos sofridos, sejam eles ambientais, econômicos ou sociais.

O caso mais recente foi vivenciado no final do ano de 2019 no Brasil, trazendo vários efeitos negativos ao meio ambiente e à sociedade como um todo, afetando também o turismo, o comércio e a pesca. Embora não identificado o responsável até o momento, é importante entender as premissas normativas que trabalham o tema, entender o procedimento que deve ser realizado e quais os erros cometidos pela parte responsável, ainda que não identificada, e pelo Brasil quanto à prevenção e remediação do incidente, a fim de minimizar seus efeitos.

O Brasil, além de ser importador e exportador de petróleo, se situa no caminho de várias rotas de transporte de petróleo, desta forma, dificilmente estaria isento de ser atingido por incidentes poluidores em algum momento. Neste sentido, este trabalho buscou reunir as normativas tratantes do derramamento de óleo tanto no âmbito nacional, quanto no internacional e trabalhá-las, além de analisar como o Brasil se porta diante destas e portou-se diante do ocorrido no final de 2019. O estudo desta normativa é, portanto, relevante frente à importância elevada que o meio ambiente e sua proteção possui na atualidade; além de ser um tema notável internacionalmente e, após o incidente estudado neste trabalho, ter maior visibilidade em âmbito nacional. Mesmo sendo tema relevante para o contexto social, jurídico e acadêmico, é, ainda, pouco trabalhado, o que justifica sua análise pelo presente estudo.

Para fins de um exame analítico, a seção 2 trabalhou o caso ocorrido no Brasil, com primeiro registro datado de 30 de agosto de 2019, destacando as áreas atingidas pelo óleo; os efeitos sociais, ambientais e econômicos provocados pelo incidente; as mais relevantes suposições levantadas até o momento acerca do responsável pelo oleamento do litoral e de sua origem; além da destinação dos resíduos coletados.

Na seção 3 foi realizado um estudo das normativas internacionais e nacionais que cuidam do tema, demonstrando as razões que levaram à necessidade da criação desta normativa; analisando o regime por níveis de proteção internacional; e cuidando do regramento jurídico nacional que trata especificamente do tema de derramamento de óleo no mar, sua responsabilização e prevenção. Além de ter trazido para análise o precedente brasileiro acerca do derrame no mar de óleo e seu desdobramento.

Por fim, a seção 4 buscou informar quais procedimentos deveriam ter sido realizados e quais efetivamente foram no caso de derramamento de óleo que atingiu o Brasil em agosto de 2019, demonstrando como a tutela jurídica encontra-se disposta no ordenamento internacional e nacional. Cuida, portanto, das premissas obrigatórias para o transporte regular de óleo; da regulamentação que proíbe o derrame de óleo no mar e suas exceções; do procedimento a ser realizado quando provocado ou identificado derrame de óleo no mar; dos critérios para a elaboração do relatório e da obrigatoriedade de notificação; daqueles que poderão ser responsabilizados; da jurisdição competente e dos efeitos de suas sentenças; e, finalmente, da obrigatoriedade de elaboração de planos de emergência nas esferas individuais, locais e nacional, aprofundando quanto aos requisitos e procedimentos indicados no

Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional (PNC) e nas normativas que regulam o uso de remediadores. Ainda, tratou também da penalidade cabível quando identificadas infrações à regulamentação.

2 DO DERRAMAMENTO DE ÓLEO QUE ATINGIU O NORDESTE

2.1 Das áreas oleadas

Data de 30 de agosto de 2019 o primeiro registro de área atingida por óleo no litoral do nordeste brasileiro, tendo atingido as praias de Jacumã e Tambaba, no município do Conde, localizado no Estado da Paraíba¹.

Segundo dados fornecidos pelo IBAMA², em sua primeira semana, contada a partir do primeiro dia do registro oficial do IBAMA, o óleo já teria afetado os Estados de Pernambuco, da Paraíba, de Alagoas e do Rio Grande do Norte.



Figura 01 – Localidade atingida no Rio Grande do Norte. Fonte: IBAMA, 2020.³

Na segunda semana, registrou-se óleo também no estado do Ceará. Durante a terceira semana também foi encontrado óleo no estado do Maranhão. E na quarta semana também foram atingidos os estados do Piauí, da Bahia e de Sergipe, ou seja, todo o litoral nordestino foi oleado em apenas quatro semanas. Além destes, na quarta

¹ DANTAS, Carolina; OLIVEIRA, Elida; MANZANO, Fábio; FIGUEIREDO, Patrícia. **Óleo no Nordeste: veja a evolução das manchas e quando ocorreu o pico do desastre que completa 2 meses.** G1. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/natureza/desastre-ambiental-petroleo-praias/noticia/2019/10/30/oleo-no-nordeste-veja-a-evolucao-das-manchas-e-quando-ocorreu-o-pico-do-desastre-que-completa-2-meses.ghtml>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

² IBAMA. **Localidades atingidas.** Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/manchasdeoleo-localidades-atingidas>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

³ IBAMA. **Galeria.** Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/manchasdeoleo-galeria>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

semana também detectou-se localidades oleadas nos estados do Espírito Santo e do Rio de Janeiro.



Figura 02 – Poça de óleo trazido pelo mar formada na Bahia. Fonte: IBAMA, 2020⁴.

O último registro oficial do IBAMA acerca das áreas atingidas pelo óleo data de 15 de janeiro de 2020 e trouxe a informação de que foram atingidos ao todo nove estados, centro e trinta municípios e 999 localidades. Ainda, informou-se que em todas as localidades afetadas o óleo estava distribuído de forma esparsa com até 10% de contaminação de área total e que 433 localidades ainda continham vestígios. Ao todo 566 locais foram limpos, não havendo mais óleo.

Das 21 áreas afetadas no estado da Paraíba, em seu último registro publicado o IBAMA informou que apenas na Barra do Rio Mamanguape ainda se encontrava vestígios esparsos. Contudo, a SUDEMA⁵ em nota publicada no dia 11 de outubro de 2019, afirma que não há mais óleo no litoral da Paraíba e que as praias estão em ótimas condições de balneabilidade.

⁴ IBAMA. **Galeria.** Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/manchasdeoleo-galeria>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

⁵ Governo do Estado da Paraíba. **Sudema afirma que litoral da Paraíba não tem manchas de óleo.** 2019. Disponível em: <<https://paraiba.pb.gov.br/noticias/sudema-afirma-que-litoral-da-paraiba-nao-tem-manchas-de-oleo>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

2.2 Dos efeitos do óleo

Ao atingir o litoral brasileiro, o óleo trouxe consigo diversas consequências negativas para a fauna e para a flora, afetando também o comércio local, prejudicando não só o turismo, como também as pessoas que dependem da pesca para sobreviver.

De acordo com informações fornecidas pelo IBAMA através de boletins⁶ até o dia 15 de janeiro de 2020 o total de 159 animais tinham sido oleados, dentre eles: tartarugas marinhas, aves marinhas, cágados e outros. Mesmo com o resgate de alguns destes animais, ainda, registrou-se 112 óbitos. Com a maior quantidade de registros, a Bahia totalizou 67 ocorrências e 42 óbitos. Especula-se que há mais animais atingidos do que aqueles contabilizados, visto que muitos são levados pelas correntes marinhas, são predados ou afundam, não sendo, portanto visíveis na praia, entendimento de Cláudio Sampaio, professor de pesca da Universidade Federal de Alagoas (Ufal)⁷.



Figura 03 – Tartaruga marinha coberta de óleo. Fonte: IBAMA, 2020⁸.

Intensamente atingido, o ecossistema poderá levar décadas para se recuperar deste desastre ambiental. Coelho Júnior, professor do Instituto de Ciências

⁶ IBAMA. **Fauna atingida.** Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/manchasdeoleo-fauna-atingida>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

⁷ MADEIRO, Carlos. **Morte de animais em alto-mar: a tragédia invisível do óleo na costa no NE.** UOL. Maceió, Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/meio-ambiente/ultimas-noticias/redacao/2019/10/17/morte-de-animais-em-alto-mar-a-tragedia-invisivel-do-oleo-na-costa-no-ne.htm>. Acesso em: 12 fev. 2020.

⁸ IBAMA. **Galeria.** Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/manchasdeoleo-galeria>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

Biológicas da Universidade de Pernambuco – UPE, em entrevista ao G1⁹ afirmou que certas zonas atingidas nunca poderão ser recuperadas graças à impossibilidade de limpeza ser sempre 100%, afinal, as moléculas que são nocivas ao ecossistema e à fauna se espalham com a decomposição dos fragmentos restantes e impactam diretamente a cadeia alimentar e o ser humano.



Figura 04 - Área atingida no Ceará. Fonte: IBAMA, 2020¹⁰.

A bióloga Rocha¹¹, atuante no Departamento de Zoologia da Universidade Federal Rural de Pernambuco evidencia o risco atual de contaminação por consumo de animais que consumiram outros menores anteriormente afetados.

⁹ G1 PE. Óleo terá impacto por décadas no ecossistema e afetará animais e seres humanos, dizem biólogos. G1. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2019/10/22/oleo-tera-impacto-por-decadas-no-ecossistema-e-afetara-animaes-e-seres-humanos-dizem-biologos.ghtml>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

¹⁰ : IBAMA. Galeria. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/manchasdeoleo-galeria>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

¹¹ G1 PE. Óleo terá impacto por décadas no ecossistema e afetará animais e seres humanos, dizem biólogos. G1. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2019/10/22/oleo-tera-impacto-por-decadas-no-ecossistema-e-afetara-animaes-e-seres-humanos-dizem-biologos.ghtml>>. Acesso em: 22 jan. 2020.



Figura 05 - Caranguejo coberto de óleo. Fonte: IBAMA, 2020¹².

Devido a estas informações, diversos consumidores têm se negado a comprar peixes e outros frutos do mar¹³, o que tem prejudicado e preocupado os pescadores que dependem desta atividade e o comércio local. Corroborando para intensificar o medo da população, noticiou-se¹⁴ que o Governo de Pernambuco recomendou à população evitar consumir xaréu e sapuruna, dois tipos de peixes; agravando ainda mais a situação dos pescadores.



Figura 06 - Peixe morto em área atingida por óleo na Bahia. Fonte: IBAMA, 2020¹⁵.

Apesar de diversos voluntários se disponibilizarem para fazer a limpeza das áreas atingidas, graças à forma apressada e ao fato de não serem disponibilizadas

¹² IBAMA. Galeria. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/manchasdeoleo-galeria>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

¹³ AE. Óleo afeta mercado de pescado e estudo da UFBA alerta sobre contaminação. DIÁRIO DE PERNAMBUCO. 2019. Disponível em: <<https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/brasil/2019/10/oleo-afeta-mercado-de-pescado-e-estudo-da-ufba-alerta-sobre-contaminac.html>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

¹⁴ ALVES, Pedro. Governo recomenda que população evite consumir dois tipos de peixes por causa de contaminação por óleo. G1. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2019/12/03/governo-recomenda-que-populacao-evite-consumir-dois-tipos-de-peixes-por-causa-de-contaminacao-por-oleo.ghtml>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

¹⁵ IBAMA. Galeria. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/manchasdeoleo-galeria>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

com a devida agilidade os materiais de proteção adequados, vários deles apresentaram sintomas de intoxicação pelo contato direto com o petróleo cru¹⁶.



Figura 07 - Voluntários realizando a limpeza de área atingida em Pernambuco. Fonte: IBAMA, 2020¹⁷.

2.3 Da origem do óleo

Até o presente momento o responsável pelo derramamento do petróleo cru que atingiu todo o litoral do nordeste e também os estados de Espírito Santo e do Rio de Janeiro não foi identificado. Contudo, diversas especulações acerca do tema já foram levantadas. A seguir, faz-se referência sucinta à algumas das hipóteses levantadas que buscaram demonstrar a origem deste óleo.

2.3.1 Do suposto vazamento em minas de petróleo na costa da Bahia

No dia 30 de outubro de 2019, o Laboratório de Análise e Processamento de Imagens de Satélites – Lapis vinculado à Universidade Federal de Alagoas – Ufal noticiou ter encontrado a origem do óleo através do estudo de imagens obtidas por satélite, mais precisamente, o satélite Sentinel-1A.

O satélite traz a imagem do óleo flutuando no mar a uma distância de 54 km da costa do nordeste, próximo ao sul do estado da Bahia. O pesquisador Humberto

¹⁶ DANTAS, Carolina; OLIVEIRA, Elida; MANZANO, Fábio; FIGUEIREDO, Patrícia. Óleo no Nordeste: veja a evolução das manchas e quando ocorreu o pico do desastre que completa 2 meses. G1. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/natureza/desastre-ambiental-petroleo-praias/noticia/2019/10/30/oleo-no-nordeste-veja-a-evolucao-das-manchas-e-quando-ocorreu-o-pico-do-desastre-que-completa-2-meses.ghtml>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

¹⁷ IBAMA. Galeria. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/manchasdeoleo-galeria>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

Barbosa, integrante do Lapis, afirmou¹⁸ que o óleo pode ser proveniente de um grande vazamento em minas de petróleo abaixo da superfície do mar, ainda, diz que o vazamento pode ter sido originado na região do Pré-Sal. Outra pesquisa realizada pela Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ chegou a mesma conclusão daquela realizada pela Ufal¹⁹.

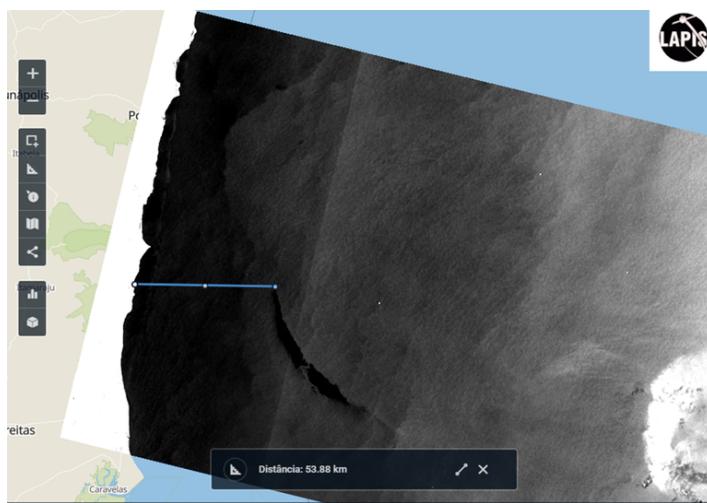


Figura 08 - Imagem de satélite da mancha de óleo. Fonte: Ascom UFAL, 2019²⁰.

Em resposta, a Marinha do Brasil insiste que o óleo é proveniente do derrame de alguma embarcação que trafegou pela costa do País. A Petrobrás, também trouxe esclarecimentos²¹, garantindo que não há operação de exploração e produção de petróleo na área indicada nas pesquisas da Ufal e da UFRJ. Ainda, frisou o resultado da pesquisa feita pelo Centro de Pesquisa da companhia, comprovando que o óleo não é de produção ou comercialização da mesma, por possuir biomarcador incompatível com os originados das reservas do pré-sal.

¹⁸ Ascom UFAL. **Laboratório da Ufal detecta imagem que pode explicar origem do óleo no Nordeste.** 2019. Disponível em: <<https://ufal.br/ufal/noticias/2019/10/laboratorio-da-ufal-detecta-imagem-que-pode-explicar-origem-do-oleo-no-nordeste>>. Acesso em: 23 jan. 2020.

¹⁹ JORNAL EXTRA. **UFRJ confirma estudo da UFAL sobre origem do vazamento de óleo.** 2019. Disponível em: <<https://novoextra.com.br/noticias/alagoas/2019/10/51262-ufpj-confirma-estudo-da-ufal-sobre-origem-de-vazamento-de-oleo>>. Acesso em: 23 jan. 2020.

²⁰ Ascom UFAL. **Laboratório da Ufal detecta imagem que pode explicar origem do óleo no Nordeste.** 2019. Disponível em: <<https://ufal.br/ufal/noticias/2019/10/laboratorio-da-ufal-detecta-imagem-que-pode-explicar-origem-do-oleo-no-nordeste>>. Acesso em: 23 jan. 2020.

²¹ Petrobras. **Limpeza das praias no Nordeste: veja nosso esclarecimento sobre manchas de óleo.** 2019. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/limpeza-das-praias-no-nordeste-veja-nosso-esclarecimento-sobre-manchas-de-oleo.htm>>. Acesso em: 23 jan. 2020.

2.3.2 Da suposta responsabilidade da Shell

Em 14 de outubro de 2019, barris da Shell foram encontrados na Praia da Formosa, em Sergipe, posteriormente, mais barris foram encontrados flutuando na costa do Rio Grande do Norte. Recolhidos pela Marinha para estudos constatou-se que seu interior continha o mesmo material que estava contaminando o litoral nordestino.

Em sua defesa, a Shell garantiu²² não ter ligação com o derramamento e que os barris estavam sendo reciclados, afinal, os lotes datavam de 17 de fevereiro de 2019, que não foram produzidos no Brasil, e seu conteúdo original na verdade seria o lubrificante Argina S3 30, material bastante diferente daquele encontrado nas praias.



Figura 09 - Lubrificante argina S3 30 produzido pela Shell. Fonte: G1, 2019²³.

Além disso, asseguraram que a Shell não tem a prática de reutilizar os barris e portanto, reforçou a teoria de que o óleo estava sendo transportado de forma clandestina nos mesmos.

2.3.3 Das especulações da Marinha brasileira

²² G1. **Manchas de óleo: Shell diz que suas embalagens de lubrificante foram reutilizadas por terceiros.** 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/natureza/desastre-ambiental-petroleo-praias/noticia/2019/10/14/mancha-de-oleo-shell-diz-que-suas-embalagens-de-lubrificante-foram-reutilizadas-por-terceiros.ghtml>>. Acesso em: 23 jan. 2020.

²³ Ibid.

A Marinha do Brasil tem levantado a hipótese de o derramamento ter sido originado por um navio fantasma, ou seja, navios não regulares que transportam carga sem a devida identificação, que trafegou pela costa do Brasil²⁴. Tal hipótese foi considerada pela conexão dos fatos anteriormente citados, como o biomarcador originário da Venezuela e a reutilização de barril da Shell. Desta forma, entende-se que se trata de uma embarcação irregular que possivelmente estaria transportando petróleo de forma clandestina da Venezuela, visto que a mesma tem passado por um embargo comercial imposto pelos Estados Unidos. Tal operação teria sido realizada para evitar que o país comprador sofresse com tal embargo. Outro fato que corrobora com esta teoria seria o fato de que não foi feita a notificação, ou seja, não foi reportado aos órgãos competentes, naufrágios ou outros tipos de acidentes.

De acordo com Rui Botter, pesquisador na área de Engenharia Naval da Universidade de São Paulo – USP, se um navio fantasma for realmente o culpado por este desastre ambiental, então este nunca será identificado²⁵.

2.3.4 Da pesquisa genética do óleo e da origem na Venezuela

Como já citado, a Petrobras alega que conforme análises realizadas pelo seu Centro de Pesquisas o óleo responsável pelo desastre ambiental que atingiu o litoral do nordeste, do Rio de Janeiro e do Espírito Santo não é produzido ou comercializado pela mesma. Diversas outras pesquisas também foram realizadas por outras instituições e vieram a confirmar tal informação²⁶.

De acordo com os pesquisadores, a substância encontrada é na verdade petróleo cru, ou seja, é o óleo bruto, e, portanto, tóxico, que vem diretamente do

²⁴ DANTAS, Carolina; OLIVEIRA, Elida; MANZANO, Fábio; FIGUEIREDO, Patrícia. **Óleo no Nordeste: veja a evolução das manchas e quando ocorreu o pico do desastre que completa 2 meses.** G1. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/natureza/desastre-ambiental-petroleo-praias/noticia/2019/10/30/oleo-no-nordeste-veja-a-evolucao-das-manchas-e-quando-ocorreu-o-pico-do-desastre-que-completa-2-meses.ghtml>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

²⁵ WATANABE, Phillippe. MOREIRA, Matheus. **Análise de manual para conter óleo mostra que governo demorou a agir.** FOLHA DE S. PAULO. 2019. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/ambiente/2019/10/analise-de-manual-para-conter-oleo-mostra-que-governo-demorou-a-agir.shtml>>. Acesso em: 23 jan. 2020.

²⁶ FIGUEIREDO, Patrícia. **Petróleo extra-pesado é o pior entre todos os que poderiam cair no mar; entenda análise do 'DNA do óleo'.** G1. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/natureza/desastre-ambiental-petroleo-praias/noticia/2019/10/25/petroleo-extra-pesado-e-o-pior-entre-todos-os-que-poderiam-cair-no-mar-entenda-analise-do-dna-do-oleo.ghtml>>. Acesso em: 23 jan. 2020.

reservatório geológico e que posteriormente seria encaminhado para refinarias, para então, ser transformado em subprodutos do mesmo. A depender das condições do local que deu origem ao óleo, sua composição físico-química é estabelecida. Cada local dá origem a uma substâncias com composições diferentes que devem ser registradas e cadastradas, no Brasil, o cadastro é feito pela Agência Nacional do Petróleo - ANP.

A análise laboratorial, em suma, destrincha as características do óleo encontrado e as compara com aquelas já anteriormente cadastradas para verificar qual é a mais próxima geneticamente. Foi deste modo, que se chegou à Venezuela²⁷.

O Governo Venezuelano contestou afirmando não ser culpado e que se tratava de acusação infundada e sem provas, visto que não haveria evidências de derramamento de óleo em seus campos de petróleo. O Ministério do Meio Ambiente em resposta reiterou não ter dito que houve derramamento em campos de petróleo, mas sim, que suspeitava-se de derramamento a partir de navios que trafegaram pela costa brasileira²⁸.

2.4 Da coleta e destinações do óleo

Como informado previamente, o óleo que atingiu o país está em estado bruto, sendo assim, é denso e pesado. Desta forma, diferentemente do que ocorreu em outros vazamentos registrados em mar, neste caso, o óleo fica numa camada subsuperficial, o que dificulta sua identificação e contenção²⁹. Mesmo a utilização de barreiras de contenções flutuantes em rios não surtiu muito efeito, visto que tal método não é viável para rios com vazão superior a uma milha náutica por hora, desta forma, as barreiras instaladas tiveram parte de sua estrutura levadas pela força da água³⁰.

²⁷ FIGUEIREDO, Patrícia. **Petróleo extra-pesado é o pior entre todos os que poderiam cair no mar; entenda análise do 'DNA do óleo'**. G1. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/natureza/desastre-ambiental-petroleo-praias/noticia/2019/10/25/petroleo-extra-pesado-e-o-pior-entre-todos-os-que-poderiam-cair-no-mar-entenda-analise-do-dna-do-oleo.ghtml>>. Acesso em: 23 jan. 2020.

²⁸ G1 BA. **Análise de pesquisadores da UFBA aponta que óleo que atinge litoral do NE é produzido na Venezuela**. G1. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2019/10/10/analise-da-ufba-aponta-que-oleo-que-atinge-litoral-do-ne-e-da-venezuela.ghtml>>. Acesso em: 23 jan. 2020.

²⁹ IBAMA. **Tira Dúvidas**. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/manchasdeoleo-faq>>. Acesso em: 23 jan. 2020.

³⁰ WATANABE, Phillippe. MOREIRA, Matheus. **Análise de manual para conter óleo mostra que governo demorou a agir**. FOLHA DE S. PAULO. 2019. Disponível em:

De todo modo, graças ao auxílio de voluntários e da atuação conjunta de órgãos como a Petrobras, Marinha, IBAMA, entre outros, a Marinha informou em sua última nota³¹ no site oficial que até o momento haviam sido recolhidos cerca de 5 mil toneladas de resíduos oleosos das áreas atingidas, sendo que este peso engloba também a areia, as lonas e outros materiais de coleta, sendo armazenados em recipientes apropriados e que a destinação tem sido feita pelos órgãos estaduais, que estão fazendo o encaminhamento para fábricas de cimento ou aterros industriais.

Demais informações, além destas fornecidas, estão sob sigilo decretado pelo Governo brasileiro, o que ensejou uma carta aberta assinada por diversas ONGs e pessoas físicas repudiando o sigilo das informações³².

³¹ <<https://www1.folha.uol.com.br/ambiente/2019/10/analise-de-manual-para-conter-oleo-mostra-que-governo-demorou-a-agir.shtml>>. Acesso em: 23 jan. 2020.

³² Marinha do Brasil. **Sobre**. 2019. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/manchasdeoleo/sobre>>. Acesso em: 23 jan. 2020.

³² _____. **Carta Aberta sobre a Ocorrência de Óleo no Nordeste Brasileiro**. 2019. Disponível em: <http://www.observatoriodoclima.eco.br/wp-content/uploads/2019/10/VF4_carta-aberta.pdf>. Acesso em: 6 fev. 2020

3 DA NORMATIVA QUE TRATA DO DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO ÂMBITO INTERNACIONAL E NACIONAL

O petróleo, também conhecido como ouro negro, é um produto muito versátil, considerando, portanto, sinônimo de poder e riqueza para aqueles que o detêm. Tem sua formação dada pela decomposição de restos orgânicos que foram depositados a milhares de anos no fundo dos lagos e mares e sofreram com a ação do calor e da pressão das camadas de rochas³³.

Para a exploração do petróleo é realizado um estudo preliminar com fins na identificação de jazidas, rochas sedimentares que abrigam petróleo em seus poros. Quando identificada uma jazida de petróleo, então realiza-se a perfuração em locais previamente determinados, o primeiro poço perfurado, denominado poço pioneiro, serve para comprovar a real existência do petróleo. Uma vez identificado o petróleo, então outros poços são perfurados para averiguar o tamanho da jazida e a viabilidade de produção de petróleo na mesma. Se a viabilidade for boa, então os poços perfurados formam um campo de petróleo e dá-se inicio a fase de produção.

Na fase de produção o petróleo bruto pode vir à superfície de duas formas, espontaneamente, quando impelido pela pressão interna dos gases da jazida, ou por bombeamento, onde se faz uso de processos mecânicos. Juntamente ao petróleo bruto, em algumas jazidas, pode-se encontrar também gás natural, tais jazidas são nomeadas de reserva de petróleo e gás. Uma vez extraído, o petróleo bruto segue para estocagem em parques de armazenamento, grande área que abriga diversos tanques interligados por meio de tubulações.

Dos parques de armazenamento, o petróleo bruto é encaminhado às refinarias, local que irá separar suas frações, processando-o e transformando-o em produtos diversos, conhecidos como derivados do petróleo, tais como gasolina, piche, diesel, entre outros. Na indústria petrolífera o transporte se dá por meio de tubulação subterrânea e navios petroleiros (tankers).

Os navios petroleiros podem transportar quantidades variadas de gases, petróleo e seus derivados e de produtos químicos a depender de sua capacidade.

³³ UNICAMP. Departamento de Energia. **O que é petróleo?**. Disponível em: <<https://www.fem.unicamp.br/index.php/pt-br/o-que-e-petroleo-dep>>. Acesso em: 28 jan. 2020

Contudo, durante seu trajeto, diversas variáveis podem ocorrer, fazendo com que o tanker sofra com incidentes que podem resultar no derramamento de óleo no mar.

Conforme dados fornecidos pelo International Tankers Owners Pollution Federation Limited - IOTP³⁴ metade dos derramamentos em larga escala que ocorreram entre 1970 e 2019 foram em mar aberto. As principais causas de derramamento de óleo se deram por colisão (*alission*), abalroamento (*collision*) e encalhe (*grounding*), sendo estas, a causa de 58% dos incidentes. Ainda, essas causas são responsáveis por 99% dos derramamentos quando os navios encontram-se no interior de algum território ou em águas registradas.

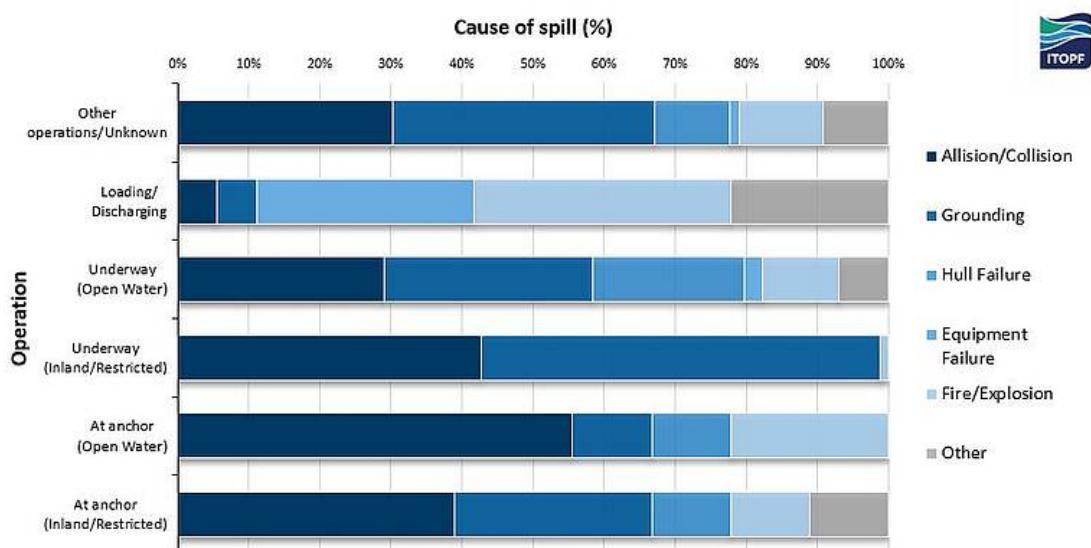


Gráfico 01 - Incidência de derramamento com mais de 700 toneladas por operação no momento do incidente e causa primária de derramamento, de 1970 a 2019. Fonte: IOTP, 2019³⁵.

Como trazido anteriormente, tais incidentes podem ocasionar o derramamento de óleo no mar, sendo os três maiores conhecidos até o momento registrados nos anos de 1979, 1991 e 1983, ocorridos, respectivamente, no oeste da Índia, em Angola e na África do Sul³⁶.

³⁴ IOTP. **Oil tanker spill statistics 2019**. Disponível em: <<http://www.itopf.org/%20knowledge-resources/data-statistics/statistics/>>. Acesso em: 28 jan. 2020.

³⁵ Ibid.

³⁶ Ibid.



Mapa 01 - Localização dos maiores derramamentos de óleo registrados. Fonte: IOTPF, 2019³⁷

Tais derramamentos, conforme demonstrado no tópico 1.2 do presente trabalho, podem trazer efeitos indesejáveis ao meio ambiente e a sociedade em geral, afetando também o turismo, a pesca e o comércio como um todo. Diante destes efeitos, do evidente risco de incidentes inerentes à atividade e da notória capacidade econômica que a indústria petrolífera tem de arcar com os danos causados ao meio ambiente e a sociedade como um todo, houve a necessidade de criar-se uma normativa que tratasse de forma justa e específica sobre o tema.

3.1 Da normativa no âmbito internacional

Das conferências internacionais realizadas com fins à discussão de temas de interesse geral que infligem o povo no plano internacional, convenções e tratados podem ser firmados. Importa diferenciá-los, destacando que convenções são tidas como base para confecção de leis, enquanto que os tratados devem ser incorporados

³⁷ IOTPF. **Oil tanker spill statistics 2019**. Disponível em: <<http://www.itopf.org/%20knowledge-resources/data-statistics/statistics/>>. Acesso em: 28 jan. 2020.

de forma integral no ordenamento daqueles países que os ratificam, podendo haver a exclusão de uma ou outra cláusula.

O meio ambiente e seu uso sustentável para que esta e as próximas gerações possam dele usufruir é um tema de alta relevância e que tem sido discutido com frequência no âmbito nacional e internacional. Muitas foram as normativas elaboradas tendo como finalidade a sua preservação, especificamente no âmbito internacional, buscou-se criar um regime de responsabilidade e compensação. Contudo, por não haver uma organização supranacional que obrigue todos os países a serem signatários das convenções ou tratados estabelecidos, muitos países se abstêm de cumprir as determinações destes.

Desta forma, entende-se que no caso dos Estados que não aderem as disposições dos tratados ou convenções internacionais, nenhuma penalidade lhes é imposta, entretanto, não há vinculação de terceiros às disposições dos mesmos. Todavia, se o estado for signatário, então deve cumprir com as disposições trazidas no mesmo.

O documento do direito internacional mais relevante acerca do direito do mar em geral é a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM)³⁸, também conhecida como Convenção de Montego Bay, da qual o Brasil também é signatário. Traz a importância do princípio da cooperação dos Estados no âmbito regional e internacional a fim de preservar o meio ambiente, tal Convenção também define a poluição do meio marinho, e tal definição poderá ser usada como base em outros tratados e convenções ao tratar do tema.

Artigo 1 (4) - poluição do meio marinho" significa a introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização, e deterioração dos locais de recreio³⁹.

Em destaque, o artigo 211 (1) da CNUDM determina o estabelecimento de regras e normas de âmbito internacional com vistas a “prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações” para “minimizar o risco de

³⁸ NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Montego Bay, 1982. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 01 fev. 2020.

³⁹ Art. 1 (4). Ibid.

acidentes que possam causar a poluição do meio marinho incluindo o litoral e danos de poluição relacionados com os interesses dos Estados costeiros”⁴⁰.

Contudo, a responsabilização estatal pelos incidentes que possam ocorrer é complexa. Para resolver esta questão, um novo entendimento foi firmado trazendo também o particular para responder pelos danos causados, tal entendimento adotou o instituto da responsabilidade objetiva, pela qual não só os Estados responderiam por tais danos, como também as empresas petrolíferas e os transportadores do petróleo. Tal postura conceitua o termo alemão *Drittirkung*, que significa “eficácia contra terceiros”, ao levar a responsabilidade à todos aqueles que compõe a relação, sendo estes o Estado e os particulares, que podem envolver os importadores de petróleo, os proprietários dos navios e as companhias de seguro.

Sendo assim, percebe-se também a aplicação do princípio do poluidor pagador, em que aquele que causa o dano é o responsável por repará-lo. Adotado por vários Estados e portanto, não é cabível o pedido de indenização contra o Estado, mas sim, contra o dono do navio que alvora sua bandeira, tal ação pode ser feita, inclusive, pelo próprio Estado àquele que venha a causar danos em seu território.

Com a responsabilização feita de forma objetiva, tornou-se mais fácil identificar os responsáveis pelo dano e a busca pela compensação deste mesmo quando o dano é causado por ato lícito. Tal situação é peculiar, visto que a responsabilidade internacional é caracterizada como ato ilícito, imputável e causador de prejuízo ou dano efetivo, seja ele material ou imaterial. Acontece que, ficou convencionado que devido ao fato de a atividade ser inherentemente de risco devia ser cabível uma responsabilização, e como a atividade petrolífera possui esta característica, então o justo é que seja cabível uma ação para a compensação dos danos que podem ser causados, portanto, basta apenas que exista nexo causal e o dano efetivo⁴¹.

Tal responsabilidade objetiva em inglês é traduzida como *strict liability*, mas embora signifique responsabilidade difere de *responsability*, pois no direito

⁴⁰ NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Montego Bay, 1982. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 01 fev. 2020.

⁴¹ SILVA, Ana Carolina Carlucci da. **Responsabilidade civil internacional e compensação nos casos de poluição por derramamento de petróleo no transporte marítimo por navios**. 2016. 150f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Franca, 2017.

internacional este termo é definido pela violação de norma subjetiva internacional mesmo quando não há dano material envolvido, enquanto que *liability* é caracterizada quando há dano, mas não há violação de nenhuma obrigação internacional ou de alguma norma subjetiva internacional⁴².

3.1.1 Do regime por níveis de proteção

Para viabilizar a reparação eficaz dos danos causados, criou-se um regime por níveis de proteção composto atualmente pela Convenção sobre Responsabilidade Civil de 1969 (CLC 1969), que compõe o “velho regime”, pela Convenção sobre Responsabilidade Civil de 1992 (CLC 1992), pela Convenção para o Fundo de 1992 (1992 Fund) e pelo Protocolo para o Fundo Suplementar de 2003.

São portanto, três níveis ou camadas existentes. A primeira é composta pela CLC de 1969 ou pela CLC 1992, visto que muitos países foram signatários da primeira e não da segunda, permanecendo contratantes apenas do velho regime, são: Brasil, Costa Rica, Gâmbia, Guatemala, Guiana, Guiné Equatorial, Honduras, Kazaquistão, Líbia, São Tomé e Príncipe. A segunda camada é formada pelos países signatários do Fundo 1992 e a terceira e última é dada pelo Protocolo Suplementar de 2003.

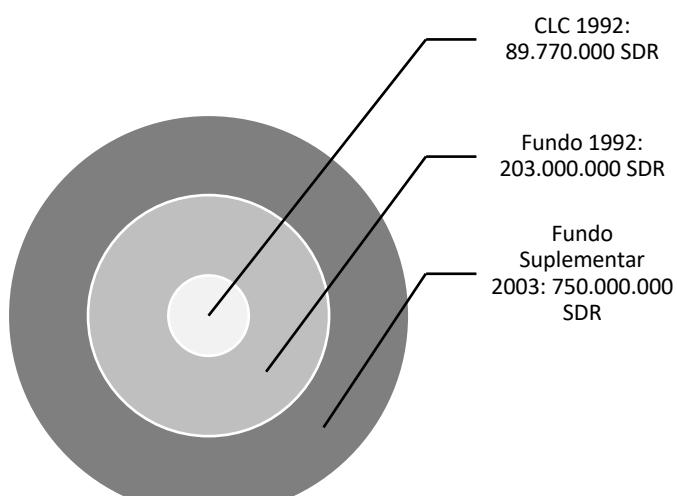


Gráfico 02 - Os níveis de proteção. Fonte: Elaboração própria, 2020. Adaptado de Silva, 2017⁴³.

⁴² RAO, Pemmaraju Sreenivasa. **Third report on international liability for injurious consequences arising out of acts not prohibited by international law (prevention of transboundary damage from hazardous activities).** Geneva, june 2000. Disponível em: <https://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_510.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2020.

⁴³ SILVA, Ana Carolina Carlucci da. **Responsabilidade civil internacional e compensação nos casos de poluição por derramamento de petróleo no transporte marítimo por navios.** 2016. 150f.

Como dito, muitos países permaneceram signatários apenas da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo de 1969. Contudo, em sua maioria, os países que antes aderiram o velho regime, agora são signatários da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo de 1992. É importante informar que para ser signatário do Fundo para Compensação de Danos Causados por Poluição por Óleo de 1992, o Estado deve ser antes signatário da CLC de 1992, sendo este um pré requisito para adoção daquele. Ainda, para ser signatário do Protocolo Suplementar de 2003, o país deverá anteriormente ser signatário do Fundo de 1992 e, por conseguinte, da CLC de 1992; tal Protocolo será acionado quando as proteções fornecidas pelo CLC de 1992 e pelo Fundo de 1992 não forem suficientes.

O CLC de 1969 é considerado parte do antigo regime, juntamente com o Fundo de 1971 que teve sua vigência cessada em 24 de maio de 2002, não aplicando-se aos incidentes ocorridos após esta data e previsto para encerrar assim que todos os pagamentos de compensação das vítimas que sofreram com poluição causada por derramamento de óleo cobertas pelo mesmo forem conclusos. Portanto, aqueles que são signatários apenas do CLC de 1969 não possuem mais o segundo nível de compensação. O CLC de 1969 foi o primeiro a tratar sobre responsabilidade e compensação nos casos de poluição por derramamento de óleo, continua vigente e estabeleceu a responsabilidade objetiva. Sofreu emendas no ano de 2001 que trouxe alterações observando a CLC e o Fundo de 1992.

A CLC de 1969 trouxe a responsabilidade objetiva do armador em seu artigo terceiro:

1 Com exceção do disposto nos parágrafos 3 e 4, o armador, no momento do incidente, será responsável pelo dano por poluição causado por qualquer óleo do próprio navio, a bordo ou que se origine no navio, considerando-se que, se um incidente consiste em uma série de ocorrências com a mesma origem , a responsabilidade caberá ao proprietário do navio no momento em que se produza a primeira de tais ocorrências⁴⁴.

Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Franca, 2017.

⁴⁴ LONDRES. CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANO CAUSADO POR POLUIÇÃO POR ÓLEO DO PRÓPRIO NAVIO, 2001. Disponível em: <https://www.mma.gov.br/images/arquivo/80037/Cartas%20SAO/Legislacao/Trad_Conv_Bunker.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2020.

É importante mencionar que “Óleo do próprio navio (bunker oil)” significa qualquer forma de hidrocarboneto mineral, inclusive óleo lubrificante, utilizado ou destinado para utilização na operação ou propulsão do navio e quaisquer resíduos do mesmo óleo⁴⁵ e armador “significa o proprietário, inclusive o proprietário registrado, o afretador a casco nu, o administrador e o operador do navio”⁴⁶.

As exceções a esta responsabilidade se dão nos casos previstos no artigo 3:

- (a) o dano resultou de ato de guerra, hostilidades, guerra civil, insurreição ou um fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível; ou
- (b) o dano foi causado, na totalidade, por um ato ou omissão de um terceiro com a intenção de causar dano; ou
- (c) o dano foi causado, na totalidade, por negligência ou outra ação prejudicial de um Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de faróis ou de outros auxílios à navegação, praticada no exercício destas funções⁴⁷.

Também poderá ser exonerado, total ou parcialmente, da responsabilidade o armador que comprovar “que o dano por poluição resultou, total ou parcialmente, tanto de um ato, quanto de omissão, com a intenção de o causar, por parte da pessoa que o sofreu, ou de negligência dessa pessoa” perante tal pessoa⁴⁸.

Ainda, encontra-se determinada a obrigatoriedade de manutenção de um seguro ou outra garantia financeira para navios de arqueação bruta superior a 1000 toneladas pelo proprietário registrado, conforme artigo 7 desta Convenção.

1 O proprietário registrado de um navio de arqueação bruta superior a 1000 toneladas registrado em um Estado Parte será obrigado a manter um seguro ou outra garantia financeira, tal como a garantia de um banco ou instituição financeira similar, para cobrir a responsabilidade de um proprietário registrado pelo dano por poluição, por uma quantia igual à do limite de responsabilidade estabelecido pelo regime aplicável de limitação nacional ou internacional, porém sem ultrapassar, em todos os casos, a quantia calculada conforme a Convenção sobre Limitação de Responsabilidade para Reclamações Marítimas, de 1976, com suas emendas⁴⁹.

O artigo 8 determina que os direitos de indenização prescrevem em três anos contados a partir da data em que ocorreu o dano. Contudo, “em nenhum caso poder-se-á impetrar uma ação transcorridos seis anos da data do incidente que ocasionou o

⁴⁵ Art. 1 (3). LONDRES. CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANO CAUSADO POR POLUIÇÃO POR ÓLEO DO PRÓPRIO NAVIO, 2001. Disponível em: <https://www.mma.gov.br/images/arquivo/80037/Cartas%20SAO/Legislacao/Trad_Conv_Bunker.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2020.

⁴⁶ Art. 1 (5). Ibid.

⁴⁷ Art. 3 (3). Ibid.

⁴⁸ Art. 3 (4). Ibid.

⁴⁹ Ibid.

dano. Quando o incidente for parte de uma série de ocorrências, o prazo de seis anos será contado a partir da data da primeira ocorrência”.

Por fim, destaca-se que a competência é determinada pelo local em que ocorreu o dano ou que tenha tomado medidas para preveni-lo, conforme indicado no artigo 9 da Convenção.

1 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) 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 Partes⁵⁰.

Como irá notar-se, após a emenda de 2001, a CLC de 1969 se assemelhou à CLC de 1992, que também teve emendas no ano 2000. Ainda, é importante ressaltar que tanto a Convenção para o Fundo de 1992, quanto o Protocolo Suplementar de 2003 adotam as mesmas definições trazidas na Convenção de Responsabilidade Civil de 1992.

Assim como a CLC de 1969, a Convenção de 1992 também traz o instituto da responsabilidade objetiva em seu artigo III (1).

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 incidente⁵¹.

Nesta, o termo proprietário é utilizado, contudo sua definição não é trazida de forma tão ampla quanto na CLC de 1969, conforme seu art I (3) “Proprietário significa a pessoa ou pessoas registradas como proprietários do navio ou, na ausência de um registro, a pessoa ou pessoas que possuem o navio”, ainda, explica-se que “no caso de um navio de propriedade de um Estado e operado por uma companhia que esteja

⁵⁰ LONDRES. CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANO CAUSADO POR POLUIÇÃO POR ÓLEO DO PRÓPRIO NAVIO, 2001. Disponível em: <https://www.mma.gov.br/images/arquivo/80037/Cartas%20SAO/Legislacao/Trad_Conv_Bunker.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2020.

⁵¹ LONDRES. Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1992. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/clc_92_consolidada_e_atualizada-06dez2010.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2020.

registrada naquele Estado como a operadora do navio, proprietário deverá significar essa companhia⁵²".

Os casos de exceções de responsabilidade são atualmente os mesmos que aqueles trazidos na CLC de 1969, conforme dispõe o artigo III (2) e (3) da CLC de 1992. Embora também mencione a obrigatoriedade de um seguro ou outra garantia financeira no CLC de 1992, há diferenciação quanto a capacidade do navio que carece da mesma, neste deve ter seguro aquele navio que transporte mais de 2.000 toneladas de óleo a granel como carga, de acordo com o artigo VII (1). Ainda, também há diferença quanto ao estabelecimento do valor deste seguro, o CLC de 1969 estabelece como limite a quantia calculada conforme a Convenção sobre Limitação de Responsabilidade para Reclamações Marítimas de 1976, enquanto que o CLC de 1992 estabelece os limites em seu próprio texto legal, localizado no artigo V (1), disposto a seguir:

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 conta⁵³.

O prazo prescricional é trazido no artigo VIII e, em termos gerais, é o mesmo determinado na CLC de 1969, assim como ocorre com o estabelecimento de competência jurisdicional, conforme artigo IX (1) da CLC de 1992.

Quando um incidente tiver causado danos por poluição no território, incluído o mar territorial, ou numa área mencionada no Artigo II de um ou mais Estados Contratantes, ou se tiverem sido tomadas medidas preventivas para impedir ou minimizar os danos causados por poluição naquele território, incluindo o mar territorial ou naquela área, as ações por compensação só poderão ser impetradas nos Tribunais de qualquer desses Estados Contratantes. A existência dessas ações deverá ser informada, com uma antecedência razoável, ao demandado⁵⁴.

⁵² Ibid.

⁵³ LONDRES. **Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1992.** Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/clc_92_consolidada_e_atualizada-06dez2010.pdf> Acesso em: 30 jan. 2020.

⁵⁴ Ibid.

Para que as convenções sejam acionadas, importa apenas que o Estado membro que sofreu com os danos ou que agiu de modo a preveni-lo seja signatário, não importando se aquele que causou o dano hasteie bandeira de um Estado não signatário.

Quanto a Convenção para o Fundo de 1992 tem-se que só poderá ser acionado para incidentes que ocorreram após sua entrada em vigor e nos casos em que a compensação dada pela CLC de 1992 for insuficiente ou não estiver disponível, devendo ser processado diretamente. Ainda, o Fundo de 1992 é obrigado a compensar os denominados “derramamentos misteriosos”, bastando apenas que se prove que a poluição por petróleo originou-se de um navio, mesmo que este não possa ser identificado. Por fim, diferentemente do que ocorre com a CLC de 1992, o importador de petróleo do Fundo de 1992 deve realizar contribuições anuais quando receberem quantidade de petróleo contribuinte superior a 150.000 toneladas em um Estado membro⁵⁵.

O Protocolo Suplementar de 2003 poderá ser acionado para pedidos indenizatórios não passíveis de recurso, previamente reconhecidos pelo Fundo IOPC de 1992 ou aceitos como admissíveis por decisão de um tribunal competente vinculativo para Fundo IOPF de 1992. E a contribuição deverá ser realizada no mesmo padrão que a feita ao Fundo de 1992, contudo, pressupõe-se que cada Estado membro receba 1 milhão de toneladas por ano, não sendo totalizado tal valor, cada Estado membro fica responsável pela diferença entre as contribuições devidas e este montante⁵⁶.

3.1.2 Das outras convenções ratificadas pelo Brasil

Com o estabelecimento das Nações Unidas e a finalidade de promover a segurança marítima mais efetiva foi estabelecida a Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO), em português, Organização Consultiva Inter-Governamental Marítima, em conferência internacional realizada em Genebra no ano

⁵⁵ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers**. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl1lb20114_en.pdf>. Acesso em: 01 fev. 2020.

⁵⁶ Ibid.

de 1948. Nomenclatura alterada em 1982 para International Maritime Organization (IMO), em português, Organização Marítima Internacional.

A IMO tem por finalidade “providenciar um sistema de cooperação entre os governos na esfera da regulamentação e das práticas governamentais relativas à questões técnicas de todo tipo referentes a navegação comercial internacional; encorajar e facilitar a adoção de normas gerais com mais alto nível de resultado praticáveis em questões envolvendo segurança marítima, eficiência de navegação e prevenção e controle da poluição marinha por navios”⁵⁷. A convenção da IMO foi ratificada pelo Brasil em 1963.

Além da já trabalhada Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo de 1969 (CLC 1969), o Brasil também ratificou duas outras Convenções Internacionais que tratam especificamente sobre poluição por derramamento de óleo no mar: a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios de 1973, alterada posteriormente pelo Protocolo de 1978 e outras emendas (MARPOL 73/78) e a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo de 1990 (OPRC 90).

Em termos gerais, a MARPOL 73/78 tem por finalidade estabelecer regras que buscam a eliminação da poluição intencional ocasionada por óleo ou outras substâncias danosas provenientes de navios e também minimizar a descarga acidental no meio marinho destas substâncias⁵⁸. Enquanto que a OPRC 90 busca promover uma cooperação internacional e aperfeiçoamento na capacidade de preparo e resposta à poluição causada por óleo instituindo a necessidade de planos de emergência para poluição por óleo, os procedimentos para relatório sobre poluição por óleo como a notificação imediata de todo evento ocorrido em navios ou plataformas oceânicas que envolva um vazamento ou provável vazamento de óleo⁵⁹.

⁵⁷ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Brief History of IMO**. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/about/historyofimo/pages/default.aspx>>. Acesso em: 01 fev. 2020.

⁵⁸ LONDRES. **Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios de 1973, alterada posteriormente pelo Protocolo de 1978 e outras emendas (MARPOL 73/78)**. Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/marpol>> Acesso em: 01 fev. 2020.

⁵⁹ LONDRES. **Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo de 1990 (OPRC 90)**. Disponível em: <<https://www.mma.gov.br/images/arquivo/80037/Cartas%20SAO/Legislacao/OPRC90.pdf>> Acesso em: 01 fev. 2020.

3.2 Da normativa no âmbito nacional

O transporte marítimo é utilizado a décadas pela humanidade, cada país determinava suas regras acerca do tema de forma individual. Acontece que com os incidentes ocorridos ao passar dos anos, observou-se a necessidade de uma normativa que os tratasse de forma uniformizada. Com a descoberta do petróleo e sua ampla utilização em escala mundial, o transporte deste material pela via marítima é bastante utilizado, e, como visto, diversos incidentes envolvendo derramamento de óleo em ambiente marítimo ocorreram, tornando necessária uma normativa que tratasse especificamente deste tema.

No Brasil, por determinação do Decreto Presidencial 3.402 de 2000, a Marinha passou a ser a Representante Permanente do Brasil na IMO, logo, o Embaixador atuante na Embaixada de Londres, que antes exercia o cargo de Representante Permanente (RP), deixou de exerce-lo em favor de um Almirante. Em face da maior atuação brasileira nos tópicos de seu interesse, foi criada a Representação Permanente do Brasil junto à IMO (RPB-IMO).

O Tribunal Marítimo do Brasil encontra-se disposto na Lei nº 2.180 de 1954 e tem por atribuição, conforme seu artigo 1º: “julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tal atividades, especificadas nesta lei”⁶⁰ devendo, contudo, observar as disposições trazidas nas convenções ratificadas pelo Brasil de forma a harmonizar o que traz a normativa nacional com o disposto nas convenções ou tratados internacionais, conforme trazido pelo artigo 17, alínea “d” desta Lei ao determinar que seja investigado pelo Tribunal Marítimo “se foram fielmente aplicadas as disposições de convenção concernentes à salvaguarda da vida humana no mar e as das leis e regulamentos complementares”⁶¹.

O caso de derramamento de óleo ocorrido no final de 2019 não foi o primeiro registrado a atingir o Brasil, conforme registros do Tribunal Marítimo no Brasil em janeiro de 1978 houve um vazamento de óleo em São Paulo a partir de uma colisão entre o navio Brasilian Marina e uma laje submersa no canal de São Sebastião. Parte do óleo dispersou-se em direção ao alto-mar, enquanto outra parte atingiu as praias

⁶⁰ BRASIL. Lei nº 2.180 de 5 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L2180.htm>. Acesso em: 02 fev. 2020.

⁶¹ Ibid.

do litoral do estado. Com o tempo também foi atingida a Barra da Tijuca, a Baía da Ilha Grande e praias da Zona Sul do Rio de Janeiro. Este acidente trouxe diversos danos como a poluição ambiental e os prejuízos no turismo, visto que se tratava de período de férias.

O caso foi trabalhado no processo de nº 9.908, onde o Tribunal Marítimo acordou que a causa determinante foi negligência na navegação e multou o prático⁶² em 4.388 cruzeiros, absolvendo o comandante e o praticante de prático ao entender que a navegação se deu sem o acompanhamento necessário e acabou por fazer o navio sair do canal.⁶³

Assim como aconteceu em 1978, em 2019 o Brasil continuou despreparado, não conseguindo lidar com as proporções que tal derramamento causou. Todavia, este incidente e o que se passava no plano internacional fez com que o Brasil acabasse por legislar internamente acerca das consequências para os responsáveis por derramamento de óleo no mar e também sobre planos de contingenciamento, vistos a seguir.

No espectro geral o Brasil vem buscando, através de suas normativas, dar cada vez mais proteção ao meio ambiente equilibrado. A Constituição Federal traz um capítulo próprio acerca do tema, sendo este o “Capítulo VI – Do meio ambiente”, no caput o artigo 225 determina que “todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”⁶⁴.

Mais especificamente acerca do derramamento de óleo no mar por navio destacam-se: a Lei nº 9.966/2000, o Decreto nº 4.136/2002 e o Decreto nº 4.871/2003. Enquanto que a Lei nº 9.966/2000 traz disposições acerca da prevenção, do controle e da fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas brasileiras, o Decreto nº 4.136/2002 trabalha as sanções aplicáveis aos que infligiram a Lei nº 9.966/2000 e por fim, o Decreto nº

⁶² Profissional responsável para guiar e orientar as manobras necessárias para atracação e desatracação de navios durante o trânsito nas Zonas de Praticagem; detém o conhecimento específico da região portuária e atua em conjunto com o Comandante do navio.

⁶³ TRIBUNAL MARÍTIMO (Brasil). **80 anos do Tribunal Marítimo**. Rio de Janeiro: O Tribunal, 2014.

⁶⁴ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 01 fev. 2020.

4.871/2003 institui os Planos de Áreas para o combate à poluição causada por óleo nas águas brasileiras.

Em cumprimento a determinação do artigo 8º, caput e parágrafo único da Lei nº 9.966 de 2000, foi instituído pelo Decreto nº 8.127/2013 o Plano Nacional de Contingência. Fechando o tratamento acerca do tema em âmbito nacional, o CONAMA através da Resolução nº 463 de 2014 dispôs sobre o controle ambiental de produtos destinados à remediação nos casos de contaminação por petróleo e seus derivados e também regulou o uso de dispersantes químicos em derrames de óleo no mar através da Resolução nº 269 de 2000. Após o derramamento de óleo que atingiu o Nordeste e também os estados do Espírito Santo e Rio de Janeiro, o IBAMA aprovou a Instrução Normativa nº 25 em 02 de dezembro de 2019 estabelecendo critérios para o Registro Temporário Especial (RTE) de remediadores a serem usados neste caso. A aplicabilidade desta normativa no caso do derramamento de óleo ocorrido no final de 2019 no Brasil, será objeto de estudo do capítulo a seguir.

4 DO PROCEDIMENTO NORMATIVO EM CASOS ENVOLVENDO DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR

Diante das hipóteses sobre a origem do óleo derramado que atingiu o Brasil levantadas até o momento, aquela realizada pela Marinha é a que será aqui trabalhada, posto que a autoridade marítima, exercida pelo Comandante da Marinha, é a responsável por lei pela prevenção da poluição ambiental originada por navios⁶⁵. Portanto, este capítulo irá realizar uma análise aprofundada dos dispositivos que tratam diretamente acerca da responsabilização pelo derramamento de óleo no mar confrontando-o com o que efetivamente aconteceu no Brasil quanto às ações tomadas pelo governo brasileiro.

4.1 Das premissas obrigatórias para a circulação regular de bankers

Conforme as normativas específicas que regulam acerca da prevenção e responsabilização de danos causados por derramamento de óleo no mar, percebe-se que alguns critérios são obrigatórios para que o navio transporte legalmente petróleo e seus derivados, entre estes, destacam-se a necessidade de um certificado, de um seguro ou outra garantia financeira, de um livro de registro de carga e da correta identificação do conteúdo quando transportado de forma fracionada.

A MARPOL 90 determina que o certificado de regularidade do navio deverá ser emitido pela autoridade competente do Estado Parte conforme critérios estabelecidos em regulamentações internas e deverá ser aceito pelos outros Estados contratantes tendo, para todos os fins a mesma validade de um certificado emitido por estes. Ainda, o navio deve obrigatoriamente ter a bordo tal documento que poderá ser sujeito à inspeções por funcionários autorizados pelo Estado Parte enquanto tal navio estiver nos portos ou nos terminais ao largo sob a jurisdição deste⁶⁶.

⁶⁵ Art. 2º, XXII. BRASIL. 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. Lei Nº 9.966, de 28 de Abril de 2000. Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9966.htm>. Acesso em: 06 fev. 2020.

⁶⁶ Art. V. LONDRES. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios de 1973, alterada posteriormente pelo Protocolo de 1978 e outras emendas (MARPOL 73/78). Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/marpol>> Acesso em: 01 fev. 2020.

Ainda, de acordo com a CLC de 1969, da qual o Brasil é signatário, é obrigatória a manutenção de um seguro ou outra garantia financeira para navios de arqueação bruta superior a 1.000 toneladas, que deverá ser efetuada pelo proprietário registrado. Um certificado deverá ser emitido e levado a bordo com fins de atestar a existência deste seguro, não sendo permitido que o navio opere sem o mesmo. O certificado poderá ser digital, caso em que não é obrigatório o porte no navio deste, contudo o Estado Parte que o emitir deverá notificar ao Secretário Geral que mantém registros eletrônicos que podem ser acessados por todos os Estados Partes. Ademais, se o navio for propriedade de um Estado Parte e por esta razão não tiver seguro ou outra garantia financeira, tal informação deve constar em seu certificado de regularidade e a responsabilidade deste navio estará coberta nos limites estipulados por esta Convenção⁶⁷. Este certificado deverá conter:

- (a) nome do navio, número ou letras indicativas e porto de registro;
- (b) nome e endereço do local principal de negócios do proprietário registrado;
- (c) número IMO de identificação do navio ;
- (d) tipo e duração da garantia;
- (e) nome e endereço do local principal de negócios do segurador ou outra pessoa que proveja a garantia e, conforme apropriado, o local onde o seguro ou garantia financeira foi efetuada;
- (f) período de validade do certificado, o qual não deverá ser maior que o período de validade do seguro ou outra garantia financeira⁶⁸.

A própria CLC de 1969 traz um modelo que deverá ser utilizado como base para a confecção deste certificado, como exibido a seguir:

⁶⁷ Art. 7. LONDRES. **Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Dano Causado por Poluição por Óleo do Próprio Navio, 2001.** Disponível em: <https://www.mma.gov.br/images/arquivo/80037/Cartas%20SAO/Legislacao/Trad_Conv_Bunker.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2020.

⁶⁸ Art. 7 (2). Ibid.

**CERTIFICADO DE SEGURO OU OUTRA GARANTIA FINANCEIRA RELATIVO À
RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANO CAUSADO POR POLUIÇÃO DE ÓLEO DO PRÓPRIO NAVIO
(BUNKER OIL)**

Emitido em conformidade com as disposições do artigo 7 da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Dano Causado por Poluição de Óleo do próprio Navio (*Bunker Oil*), de 2001

Nome do Navio	Número e letras indicativas	Número IMO de Identificação	Porto de Registro	Nome e endereço completo do principal local de negócios do proprietário registrado

Certifica-se que o navio acima mencionado está coberto por uma apólice de seguro ou outra garantia financeira que cumpre com as disposições do artigo 7 da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Dano Causado por Poluição de Óleo do próprio Navio (*Bunker Oil*), de 2001.

Tipo de garantia

Duração da garantia

Nome e endereço do(s) segurador(es) e/ou fiador(es)

Nome

Endereço

Este certificado é válido até

Emitido ou autenticado pelo Governo de

(Designação completa do Estado)

OU

O seguinte texto será utilizado quando um Estado Parte faça uso do disposto no artigo 7(3):

Este certificado foi emitido com a autorização do Governo de(designação completa do Estado) por.....(nome da instituição ou organização)

..... a
(Local) (Data)

.....
(Assinatura e título do funcionário que emite ou autentica o certificado)

*Figura 100 - Modelo para confecção do Certificado de seguro ou outra garantia financeira trazido pela CLC de 1969. Fonte: **Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Dano Causado por Poluição por Óleo do Próprio Navio, 2001**⁶⁹.*

É importante mencionar que se a garantia financeira for composta por mais de uma fonte ou tiver formas distintas, deve ser indicada a importância de cada uma destas ou discriminadas cada forma que esteja compondo a mesma. O porte obrigatório do certificado ou garantia financeira também é exigido nos termos do artigo 13 da Lei nº 9.966 de 2000 para o tráfego ou permanência destes navios em águas sob jurisdição nacional. As águas sob jurisdição brasileira encontram-se em pormenores no artigo 3º do Decreto nº 4.136 de 2002, são:

Art. 3º Para os efeitos deste Decreto, são consideradas águas sob jurisdição nacional:
I - águas interiores:

⁶⁹ **Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Dano Causado por Poluição por Óleo do Próprio Navio, 2001.** Disponível em: <https://www.mma.gov.br/images/arquivo/80037/Cartas%20SAO/Legislacao/Trad_Conv_Bunker.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2020.

- a) as compreendidas entre a costa e a linha de base reta, a partir de onde se mede o mar territorial;
 - b) as dos portos;
 - c) as das baías;
 - d) as dos rios e de suas desembocaduras;
 - e) as dos lagos, das lagoas e dos canais;
 - f) as dos arquipélagos;
 - g) as águas entre os baixios a descoberto e a costa;
- II - águas marítimas, todas aquelas sob jurisdição nacional que não sejam interiores, a saber:
- a) as águas abrangidas por uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de base reta e da linha de baixa-mar, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil (mar territorial);
 - b) as águas abrangidas por uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir o mar territorial, que constituem a zona econômica exclusiva-ZEE; e
 - c) as águas sobrejacentes à plataforma continental quando esta ultrapassar os limites da ZEE⁷⁰.

Também é necessário que o banker mantenha a bordo um livro de registro de carga, nos termos da Marpol 73/78 e da Lei nº 9.966/2000, que deve conter informações acerca, entre outras coisas, do carregamento, descarregamento e das descargas na água em geral. Tal documento poderá ser requisitado, se considerado necessário, pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo⁷¹, exercidas respectivamente pelo Comandante da Marinha; por órgão do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama); e pela Agência Nacional do Petróleo (ANP)⁷². Fato relevante para o caso aqui tratado, visto que o registro da descarga em água ajudaria a identificar o navio que foi responsável por olejar as praias da região nordeste e também o litoral do Espírito Santo e do Rio de Janeiro. Contudo, por ainda não ter sido identificado o responsável, isto é indício de que o devido registro não foi realizado, o que, se confirmado, poderia gerar penalidades conforme o Decreto nº 4.136 de 2002, quais sejam, uma multa no valor do Grupo H, entre R\$ 7.000,00 a R\$

⁷⁰ BRASIL. 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. **Decreto nº 4.136 de 20 de fevereiro de 2002.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4136.htm>. Acesso em: 06 fev. 2020.

⁷¹ BRASIL. 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. **Lei Nº 9.966, de 28 de Abril de 2000.** Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9966.htm>. Acesso em: 06 fev. 2020.

⁷² Art. 2º, XXI, XXII e XXIV. Ibid.

700.000,00, e a retenção do navio até a regularização da situação⁷³, além da pena de multa, com valor entre R\$7.000,00 a R\$ 50.000.000,00 conforme a Lei 9.966 de 2000⁷⁴.

Além do livro de registro de carga, o banker deve levar a bordo uma documentação que especifique quais substâncias nocivas ou perigosas estão sendo transportadas de forma fracionada e sua localização no navio até o desembarque das mesmas, para mais, tais substâncias devem estar embaladas de forma a conter sua identificação e advertência quanto aos riscos das mesmas⁷⁵. Requisito claramente não obedecido no transporte do petróleo em estado bruto que oleou o litoral brasileiro no final de 2019, visto que, como informado no tópico 1.3.2, foram reutilizados barris da Shell, que segundo a mesma, transportavam originalmente o lubrificante Argina S3 30, e não continham em sua embalagem a correta especificação da substância que estavam em seu interior. Tal infração é passível das penas de multa do Grupo I, com valor entre R\$ 7.000,00 a R\$ 7.000.000,00, e de retenção do navio até a regularização da situação, conforme o Decreto nº 4.136 de 2002⁷⁶, cumulada a pena de multa, com valor entre R\$7.000,00 a R\$ 50.000.000,00, de acordo com o artigo 25, III, da Lei 9.966 de 2000.

O Decreto nº 4.136 de 2002 ainda traz penalidade para aquele que operar o navio que transporte óleo de forma fracionada em desacordo com as normas da Autoridade Marítima ou quando a empresa transportadora não estiver devidamente habilitada pelo Ministério dos Transportes de multa do grupo I, com valor entre R\$ 7.000,00 a R\$ 7.000.000,00, e de suspensão imediata das atividades da empresa transportadora em situação irregular⁷⁷, esta penalidade é combinada à multa, com

⁷³ Art. 19. BRASIL. 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. **Decreto nº 4.136 de 20 de fevereiro de 2002**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4136.htm>. Acesso em: 06 fev. 2020.

⁷⁴ Art. 25, III. BRASIL. 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. **Lei Nº 9.966, de 28 de Abril de 2000**. Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9966.htm>. Acesso em: 06 fev. 2020.

⁷⁵ Art. 12. Ibid.

⁷⁶ Art. 21. BRASIL. 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. **Decreto nº 4.136 de 20 de fevereiro de 2002**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4136.htm>. Acesso em: 06 fev. 2020.

⁷⁷ Art. 25. Ibid.

valor entre R\$ 7.000,00 e R\$ 50.000.000,00, trazida pelo artigo 25, IV, da Lei nº 9.966/2000. Também responde com multa do grupo I, com valor entre R\$ 7.000,00 a R\$ 7.000.000,00, aquele que contratar navio para transporte de óleo de forma fracionada em desacordo com as Normas da Autoridade Marítima, ou sem que a empresa transportadora esteja devidamente habilitada pelo Ministério dos Transportes⁷⁸.

4.2 Da proibição de descarga de óleo em águas sob jurisdição nacional

A descarga de óleo e misturas oleosas em águas sob jurisdição nacional é proibida conforme o artigo 17 da Lei nº 9.966 de 2000, sob pena de multa do grupo E, com valor entre R\$ 1.000,00 a R\$ 50.000.000,00, de acordo com o Decreto nº 4.136 de 2002⁷⁹.

Contudo, há situações excepcionais em que tal descarga não é proibida, quais sejam: situações permitidas pela Marpol 73/78 e, desde que o navio não esteja dentro dos limites de área ecologicamente sensível e os procedimentos seja aprovados pelo órgão ambiental competente, ainda, poderá ser tolerada nos casos em que necessária para salvaguarda de vidas humanas, pesquisa ou segurança do navio, nos termos do regulamento⁸⁰.

De forma pormenorizada, as situações em que a Marpol 73/78 permite a descarga de óleo em mar podem ser encontradas na regra 4 de seu Anexo I, deste modo, são exceções na forma desta Convenção:

.1 à descarga no mar de óleo ou de misturas oleosas, necessária para a finalidade de assegurar a segurança de um navio ou para salvar vidas humanas no mar; ou .2 à descarga no mar de óleo ou de misturas oleosas em decorrência de avaria num navio ou em seus equipamentos: .1 desde que após a ocorrência da avaria ou a descoberta da descarga tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis com o propósito de impedir ou de minimizar a descarga; e .2 exceto se o armador ou o Comandante agiu com

⁷⁸ Art. 26. BRASIL. 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. **Decreto nº 4.136 de 20 de fevereiro de 2002.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4136.htm>. Acesso em: 06 fev. 2020.

⁷⁹ Arts. 36 e 43. Ibid.

⁸⁰ Art. 17 e 19. BRASIL. 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. **Lei Nº 9.966, de 28 de Abril de 2000.** Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9966.htm>. Acesso em: 06 fev. 2020.

a intenção de causar avaria, ou de maneira imprudente e ciente de que provavelmente poderia ocorrer avaria; ou .3 à descarga no mar de substâncias contendo óleo, aprovada pela Administração, quando utilizada com o propósito específico de combater incidentes de poluição, a fim de minimizar os danos causados pela poluição. Qualquer dessas descargas deverá estar sujeita à aprovação de qualquer Governo em cuja jurisdição espera-se que venha a ocorrer⁸¹.

Contudo, a Lei nº 9.966/2000 determina que mesmo nessas circunstâncias, o responsável pelo derrame continuam obrigados a reparar e indenizar os danos e os prejuízos causados ao meio ambiente e ao patrimônio público e privado, além disto, também deverão ressarcir os órgãos competentes pelas despesas efetuadas para o controle ou minimização da poluição causada, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa, ademais, se o navio responsável não possuir o certificado de regularização a bordo, o navio será retido e liberado apenas após depósito de caução como garantia para o ressarcimento das despesas decorrentes da poluição, neste sentido estão os artigos 21 e 23 da Lei nº 9.966 de 2000.

4.3 Da sequência procedural

De acordo com o que determina o artigo VI da Marpol 73/78 ao tratar sobre detecção de violações e cumprimento da Convenção, os navios que estejam sob a égide desta poderão ser submetidos à inspeções quando estiverem em qualquer porto ou terminal ao largo de um Estado Parte realizadas por funcionários autorizados deste para verificação de descarregamento de substâncias danosas de forma que contrarie a Convenção. Se constatada uma violação ao que determina a Marpol 73/78, um relatório deverá ser enviado à Administração⁸² competente para tomar as medidas cabíveis.

⁸¹ Anexo I. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios de 1973, alterada posteriormente pelo Protocolo de 1978 e outras emendas (MARPOL 73/78). Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/marpol_anexo1-11ago.pdf> Acesso em: 06 fev. 2020.

⁸² Art. II (5): ““Administração” significa o Governo do Estado sob cuja autoridade o navio estiver operando. Com relação a um navio autorizado a arvorar a bandeira de qualquer Estado, a Administração é o Governo daquele Estado. Com relação a plataformas fixas ou flutuantes empregadas na exploração e na prospecção do fundo do mar e do seu subsolo, próximo à costa sobre a qual o Estado costeiro exerce os seus direitos soberanos para fins de exploração e prospecção dos seus recursos naturais, a Administração é o Governo do Estado costeiro envolvido”. LONDRES. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios de 1973, alterada posteriormente pelo Protocolo de 1978 e outras emendas (MARPOL 73/78). Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/marpol>> Acesso em: 01 fev. 2020.

Qualquer Estado Parte poderá realizar esta inspeção e as provas colhidas, se houver, da infração deverão ser encaminhadas à Administração que investigará o ocorrido, podendo, inclusive, solicitar que outro Estado Parte lhe forneça provas adicionais ou melhores para uma melhor apuração. Convencida a Administração de que há provas suficientes, deverá instaurar um processo de acordo com sua própria legislação e informar de pronto à Parte que informou a suposta violação, assim como à Organização Marítima Internacional⁸³.

Identificado o incidente envolvendo substâncias danosas, um relatório deverá ser elaborado e retransmitido para a Administração do navio envolvido e para qualquer outro Estado que possa ser afetado⁸⁴. É importante que, para que o processo seja válido, o réu seja notificado e tenha o direito de se defender.

A CLC de 1969, como já demonstrado anteriormente em análise prévia, determina que o prazo prescricional dos direitos de indenização, a menos que uma ação competente seja iniciada, é de três anos contados da data de ocorrência do dano. Ou seja, o prazo deverá ser contado a partir do momento em que o dano ocorreu, no caso brasileiro, a partir de 30 de agosto de 2019, data em que a primeira área oleada foi identificada, e não do momento em que o incidente aconteceu. Contudo, o artigo 8 da CLC 69 também explica que se transcorridos seis anos da data do incidente que gerou o dano ou da data da primeira ocorrência, quando o incidente se tratar de uma série de ocorrências, então estarão prescritos os direitos indenizatórios⁸⁵.

4.3.1 Do dever de notificação e de cooperação na identificação do responsável

No intento de identificar-se o responsável por danos causados pelo derramamento de óleo no mar, as Convenções Internacionais e, subsidiariamente a

⁸³ Art. VI. LONDRES. **Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios de 1973, alterada posteriormente pelo Protocolo de 1978 e outras emendas (MARPOL 73/78).** Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/marpol>> Acesso em: 01 fev. 2020.

⁸⁴ Art. VIII. LONDRES. **Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios de 1973, alterada posteriormente pelo Protocolo de 1978 e outras emendas (MARPOL 73/78).** Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/marpol>> Acesso em: 01 fev. 2020.

⁸⁵ Art. 8. LONDRES. **Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Dano Causado por Poluição por Óleo do Próprio Navio, 2001.** Disponível em: <https://www.mma.gov.br/images/arquivo/80037/Cartas%20SAO/Legislacao/Trad_Conv_Bunker.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2020.

legislação brasileira, trouxeram diversos dispositivos que determinam a obrigatoriedade de notificação de incidentes do gênero. A Marpol 73/78, por exemplo, determina que é dever das Partes da Convenção cooperar na detecção de violação fazendo uso de medidas apropriadas e praticáveis⁸⁶, e também investigando seus navios para a verificação de ocorrência de acidentes, quando tais acidentes tiverem produzido um grande efeito danoso ao meio ambiente marinho, encaminhado à Organização Marítima Internacional as informações obtidas⁸⁷. Além disto, devem transmitir instruções, para suas embarcações e aeronaves empregadas em inspeções marítimas e para outros serviços apropriados, determinando que sejam informadas às suas autoridades qualquer incidente⁸⁸.

Do mesmo modo a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo de 1990 (OPRC 90) traz que cada Estado Parte deve “exigir dos Comandantes dos navios de sua bandeira ou dos sucessivos responsáveis, assim como das pessoas encarregadas das plataformas oceânicas sob sua jurisdição, que notifiquem imediatamente todo evento ocorrido em seus navios ou plataformas oceânicas”⁸⁹, ou observado no mar que envolva um vazamento ou provável vazamento de óleo ao Estado costeiro mais próximo no caso de navios, e também:

- (c) exigir das pessoas responsáveis por portos marítimos e instalações para operação com óleo sob sua jurisdição que comuniquem imediatamente à autoridade nacional competente todo evento que envolva um vazamento, um provável vazamento ou a presença de óleo;
- (d) Instruir os navios ou aeronaves do serviço de inspeção marítima, assim como os outros serviços e funcionários pertinentes, para que comuniquem imediatamente à autoridade nacional competente ou então, conforme o caso, ao Estado costeiro mais próximo todo evento observado no mar, em porto marítimo ou instalação para operação com óleo que envolva vazamento ou presença de óleo;
- (e) Solicitar aos pilotos de aeronaves civis que comuniquem imediatamente ao estado costeiro mais próximo qualquer evento observado no mar que envolva vazamento ou presença de óleo⁹⁰.

⁸⁶ Art. VI (1). LONDRES. **Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios de 1973, alterada posteriormente pelo Protocolo de 1978 e outras emendas (MARPOL 73/78)**. Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/marpol>> Acesso em: 01 fev. 2020.

⁸⁷ Art. XII. LONDRES. Ibid.

⁸⁸ Art. VIII (4). LONDRES. **Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios de 1973, alterada posteriormente pelo Protocolo de 1978 e outras emendas (MARPOL 73/78)**. Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/marpol>> Acesso em: 01 fev. 2020.

⁸⁹ Art. 4 (1), (a) e (b). LONDRES. **Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo de 1990 (OPRC 90)**. Disponível em: <<https://www.mma.gov.br/images/arquivo/80037/Cartas%20SAO/Legislacao/OPRC90.pdf>> Acesso em: 01 fev. 2020.

⁹⁰ Art. 4 (1), (c), (d) e (e). Ibid.

O ordenamento brasileiro também abriga o dever de comunicação de incidentes aos órgãos competentes, podendo ser penalizado com multa, com valor entre R\$7.000,00 a R\$ 50.000.000,00⁹¹:

Art. 22. Qualquer incidente ocorrido em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e suas instalações de apoio, que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, deverá ser imediatamente comunicado ao órgão ambiental competente, à Capitania dos Portos e ao órgão regulador da indústria do petróleo, independentemente das medidas tomadas para seu controle⁹².

Ou seja, todo e qualquer Estado Membro destas Convenções devem cooperar na identificação do responsável quando o incidente gerar danos ao meio ambiente marinho, como também outros particulares que avistem o incidente ou o óleo vazado ou derramado. Contudo, até onde se sabe, não houve encaminhamento de relatórios de outros Estados Parte que indiquem navios suspeitos. É importante trazer para análise o fato de que, se houve algum relatório encaminhado, até o presente momento não foi divulgado, isto acontece porque a investigação tem sido feita sob sigilo. Fato que levou diversos ativistas e ONGs a escreverem e divulgarem uma carta aberta direcionada ao Governo brasileiro repudiando o sigilo imposto sobre as informações⁹³.

A penalidade imposta àqueles que deixam de realizar a notificação, à Capitania dos Portos ou à Capitania Fluvial da Jurisdição do incidente, ao órgão ambiental competente, ao órgão regulador da indústria do petróleo, é, para cada notificação não realizada, de multa do grupo J, com valor entre R\$ 7.000,00 e R\$ 1.000.000,00, acrescido de R\$ 7.000,00 a cada hora a partir do incidente, de acordo com o Decreto nº 4.136 de 2002⁹⁴.

4.3.2 Dos critérios para a elaboração do relatório

⁹¹ Art. 25, II. BRASIL. 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. **Lei Nº 9.966, de 28 de Abril de 2000.** Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9966.htm>. Acesso em: 06 fev. 2020.

⁹² Art. 22. Ibid.

⁹³ _____. **Carta Aberta sobre a Ocorrência de Óleo no Nordeste Brasileiro.** 2019. Disponível em: <http://www.observatoriodoclima.eco.br/wp-content/uploads/2019/10/VF4_carta-aberta.pdf>. Acesso em: 6 fev. 2020

⁹⁴ Arts. 46, 47 e 48. BRASIL. 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. **Decreto nº 4.136 de 20 de fevereiro de 2002.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4136.htm>. Acesso em: 06 fev. 2020.

Os critérios acerca da elaboração do relatório podem ser encontrados no Protocolo I da Marpol 73/78, deve, portanto, conter a identificação dos navios envolvidos; a hora, tipo e local dos incidentes; a quantidade e o tipo da substâncias danosa envolvida e as medidas de ajuda e de salvamento empregadas. Além destas informações, deve-se complementar, quando possível, com informações suplementares que facilitem a identificação dos responsáveis ou para melhor detalhar o incidente.

Nos termos da OPRC 90, recebido o relatório ou, por outro meio, uma informação sobre poluição, o Estado Parte deverá:

- (a) avaliar o ocorrido para determinar se trata de um incidente de poluição por óleo;
- (b) avaliar a natureza, a extensão e as possíveis consequências do incidente de poluição por óleo; e
- (c) em seguida, imediatamente, dar conhecimento do ocorrido aos Estados cujos interesses são ou poderão ser afetados por aqueles incidente de poluição por óleo⁹⁵.

Se o incidente for considerado grave, então o Estado Parte deverá fornecer as informações dos incisos (1) (b) e (c) à Organização Marítima Internacional⁹⁶.

4.4 Daqueles passíveis de responsabilização

Estabelecidos os critérios procedimentais, é necessário entender quais são as pessoas físicas ou jurídicas que podem ser responsabilizadas e que deverão arcar com as custas dos danos causados por incidentes envolvendo derramamento de óleo no mar.

Quando acontecer de o incidente envolver mais de um navio ou mais de um responsável, nos termos dos artigos 3 e 5 da CLC de 1969, estes deverão responder de forma conjunta e solidária pelos danos causados.

De forma mais clara e detalhada, o artigo 25, parágrafo 1º, da Lei nº 9.966 de 2000, traz aqueles que poderão ser considerados responsáveis e deverão responder

⁹⁵ Art. 5 (1). LONDRES. **Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo de 1990 (OPRC 90).** Disponível em: <<https://www.mma.gov.br/images/arquivo/80037/Cartas%20SAO/Legislacao/OPRC90.pdf>> Acesso em: 01 fev. 2020.

⁹⁶ Art. 5 (2). LONDRES. **Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo de 1990 (OPRC 90).** Disponível em: <<https://www.mma.gov.br/images/arquivo/80037/Cartas%20SAO/Legislacao/OPRC90.pdf>> Acesso em: 01 fev. 2020.

pelas infrações que causem danos ambientais na medida de sua ação ou omissão, são:

- I – o proprietário do navio, pessoa física ou jurídica, ou quem legalmente o represente;
- II – o armador ou operador do navio, caso este não esteja sendo armado ou operado pelo proprietário;
- III – o concessionário ou a empresa autorizada a exercer atividades pertinentes à indústria do petróleo;
- IV – o comandante ou tripulante do navio;
- V – 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;
- VI – o proprietário da carga⁹⁷.

De igual maneira o Decreto nº 4.136 de 2002, que trata das sanções aplicáveis, dispõe sobre aqueles passíveis de responsabilização em seu artigo 5º.

Quando o navio possuir um seguro ou garantia financeira nos termos da CLC de 1969, então as reclamações sobre danos decorrentes de poluição por derramamento de óleo deverão ser efetuadas diretamente contra o segurador ou outro que seja responsável pelo provimento da garantia financeira. Deste modo, o réu será o segurador ou o provedor da garantia financeira e este terá os mesmos direitos de defesa que o armador teria, até mesmo o da limitação de responsabilidade ou, não sendo esta cabível, fará jus a limitação de responsabilidade conforme a quantia exigida de acordo com a CLC de 1969. Ainda, o réu poderá alegar em sua defesa que o armador agiu de forma dolosa e também poderá solicitar que este seja incluído como parte no processo, segundo dispõe o artigo 7, parágrafo 10 da CLC de 1969.

4.5 Do poder jurisdicional competente

Será competente o Estado Membro que sofreu com os danos causados pelo derramamento de óleo ou que tenha agido de forma preventiva para evitar ou reduzir tais danos, conforme estabelece o artigo 9, parágrafo 1 da CLC de 1969:

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) de um ou mais Estados Partes, ou se tenham tomado medidas preventivas

⁹⁷ Art. 25, §1º. BRASIL. 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. **Lei Nº 9.966, de 28 de Abril de 2000.** Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9966.htm>. Acesso em: 06 fev. 2020.

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 Partes⁹⁸.

No caso estudado no presente trabalho, é, portanto, competência do Brasil o julgamento das ações de indenização contra o armador, o segurador ou o provedor de garantia financeira que visem ressarcir os danos decorrentes da poluição. As decisões do Tribunal competente deverão ser reconhecidas por todos os outros Estados Parte, exceto quando a execução no Estado de origem estiver sujeita a procedimentos ordinários de recurso, quando for obtida de forma fraudulenta ou quando os direitos de defesa do réu tenham sido cerceados por não ter sido notificado razoavelmente ou não ter tido assegurada a legitima oportunidade de apresentar defesa. Uma vez decretada a sentença e cumpridas as formalidades internas de cada Estado Parte envolvido, esta deverá ser executada sem a possibilidade de reabertura do mérito do caso⁹⁹.

No âmbito nacional, em termos gerais, os responsáveis pela fiscalização, levantamento de dados, apuração de responsabilidade sobre incidentes com navios e encaminhamento de dados são a autoridade marítima, por meio do Comandante da Marinha. Cabe ao órgão federal de meio ambiente, integrante do Sisnama, a avaliação dos danos ambientais e o encaminhamento do relatório à Procuradoria-Geral da República. Enquanto o órgão estadual de meio ambiente é responsável por fazer a avaliação dos danos ambientais ocorridos em suas respectivas unidades, pela elaboração de relatório circunstanciado e seu encaminhamento ao órgão federal de meio ambiente, como também por dar início, na alçada estadual, aos procedimentos judiciais cabíveis e pela autuação dos infratores¹⁰⁰.

4.6 Do plano de emergência

⁹⁸ Art. 9 (1). LONDRES. **Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Dano Causado por Poluição por Óleo do Próprio Navio, 2001.** Disponível em: <https://www.mma.gov.br/images/arquivo/80037/Cartas%20SAO/Legislacao/Trad_Conv_Bunker.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2020.

⁹⁹ Art. 10. Ibid.

¹⁰⁰ Art. 27. BRASIL. 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. **Lei Nº 9.966, de 28 de Abril de 2000.** Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9966.htm>. Acesso em: 06 fev. 2020.

A necessidade de um plano de emergência para conter danos causados por óleo proveniente de derrame no mar é algo que a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo de 1990 (OPRC 90) trabalhou de forma incisiva e que também foi trazida pela Lei nº 9.966 de 2000.

Tal plano de emergência deverá ser levado a bordo em todos os navios certificados e deverá estar de acordo com os critérios adotados pela Organização Marítima Internacional, conforme dispõe o artigo 3 da OPRC 90. Além disto, o artigo 6 determina que todas as Partes deverão estabelecer um sistema nacional que responda aos incidentes de pronto e efetivamente, que inclua a relação organizacional entre os órgãos públicos ou privados envolvidos e que considere as diretrizes da Organização Marítima Internacional, constituindo um plano nacional de contingência para preparo e resposta. Devendo ser estabelecido:

(a) um nível mínimo de equipamento para combater vazamento de óleo, colocado em pontos preestabelecidos, estimado em função dos riscos previsíveis, bem como programas para o uso desse equipamento; (b) um programa para os exercícios de organizações de resposta a incidentes de poluição por óleo e o treinamento do pessoal correspondente; (c) planos pormenorizados e meios de comunicação para resposta a um incidente de poluição por óleo. Tais meios deverão estar permanentemente prontos a operar; e (d) um mecanismo ou arranjo que coordene a resposta a um incidente de poluição por óleo, com, se apropriado, os meios para mobilizar os recursos necessários¹⁰¹.

A Lei nº 9.966 de 2000 definiu plano de contingência como sendo um “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”¹⁰².

Ainda, tal Lei decreta que todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio deverão dispor de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate da poluição, assim como de planos de emergência individuais para o

¹⁰¹ Art. 6 (2). LONDRES. **Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo de 1990 (OPRC 90)**. Disponível em: <<https://www.mma.gov.br/images/arquivo/80037/Cartas%20SAO/Legislacao/OPRC90.pdf>>. Acesso em: 01 fev. 2020.

¹⁰² Art. 2º, XX. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. 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. **Lei Nº 9.966, de 28 de Abril de 2000**. Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9966.htm>. Acesso em: 06 fev. 2020.

combate à poluição por óleo, tratando-se de área com várias instalações, um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição deverá ser elaborado com mecanismos de ações conjuntas, sob pena de multa diária, com valor entre R\$ 7.000,00 a R\$ 50.000.000,00. Da junção destes planos de emergência, um plano de emergência local ou regional deverá ser consolidado pelo órgão ambiental competente em articulação com os órgãos de defesa civil. Por fim, a Lei nº 9.966 de 2000 determina que a partir dos planos de contingência locais e regionais, o órgão federal do meio ambiente deverá, em articulação com os órgãos de defesa civil, consolidar um Plano Nacional de Contingência, em cumprimento ao que traz a OPRC 90¹⁰³. Para cumprir tal requisito, o Decreto nº 4.871 de 2003, instituindo o Plano de Áreas, e o Decreto nº 8.127 de 2013, instituindo o Plano Nacional de Contingência, foram criados.

4.6.1 Do Plano Nacional de Contingência (PNC)

Em cumprimento ao que determina a Lei nº 9.966 de 2000, o Decreto nº 4.871 de 2003 instituiu os Planos de Áreas, que tem sua composição dada pela consolidação de Planos de Emergências Individuais sendo aplicáveis nas áreas de abrangência sujeitas ao risco de poluição e com elaboração dada sob a coordenação do órgão ambiental competente em conjunto com outras esferas da administração pública, se necessário.

Os Planos de Áreas deverão considerar tanto os recursos com previsão nos Planos de Emergências Individuais quanto as ações conjuntas e outros elementos para a pronta e eficaz resposta aos incidentes de poluição por óleo¹⁰⁴; e conter pelo menos os seguintes elementos:

- I - mapa de sensibilidade ambiental, conforme as especificações e normas técnicas para elaboração de cartas de sensibilidade ambiental para derramamento de óleo - Cartas SAO;

¹⁰³ Arts. 5º, 7º, 8º e 25, I. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. 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. **Lei Nº 9.966, de 28 de Abril de 2000.** Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9966.htm>. Acesso em: 06 fev. 2020.

¹⁰⁴ Art. 3º. BRASIL. Dispõe sobre a instituição dos Planos de Áreas para o combate à poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. **Decreto Nº 4.871, de 6 de Novembro de 2003.** Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2003/D4871.htm>. Acesso em: 10 fev. 2020.

- II - identificação dos cenários accidentais que requeiram o acionamento do Plano de Área, definidos em função da sensibilidade ambiental da região, da magnitude do derramamento e das potenciais consequências do incidente de poluição por óleo;
- III - sistema de informações atualizado contendo, no mínimo: (Redação dada pelo Decreto 8.127, de 2013)¹⁰⁵
- a) delimitação geográfica, com a localização das instalações e infraestrutura de apoio;
 - b) cartas náuticas, cartas de corrente e cartas sinóticas;
 - c) malha rodoviária, ferroviária, dutoviária e aeroviária, com suas respectivas capacidades operacionais e rede de contatos; (Redação dada pelo Decreto 8.127, de 2013)
 - d) facilidades portuárias;
 - e) áreas de concentração humana; e
 - f) informações meteorológicas; (Redação dada pelo Decreto 8.127, de 2013)
 - g) registros de incidentes de poluição na área geográfica abrangida pelo Plano de Área; e (Incluído pelo Decreto 8.127, de 2013)
 - h) Planos de Emergência Individuais das instalações integrantes do Plano de Área, inclusive as análises de risco e as modelagens de dispersão de óleo; (Incluído pelo Decreto 8.127, de 2013)
- IV - inventário e localização de recursos humanos e materiais disponíveis na área para resposta aos incidentes de poluição por óleo, incluindo aqueles previstos nos Planos de Emergência Individuais das instalações;
- V - critérios para a disponibilização e reposição ou resarcimento dos recursos previstos nos Planos de Emergência Individuais e utilizados pelo Plano de Área, inclusive nos casos de incidentes de poluição por óleo de origem desconhecida; (Redação dada pelo Decreto 8.127, de 2013)
- VI - critérios e procedimentos para acionamento e mobilização do Plano de Área; (Redação dada pelo Decreto 8.127, de 2013)
- VII - plano de comunicações, abrangendo protocolos, recursos e procedimentos; (Redação dada pelo Decreto 8.127, de 2013)
- VIII - programas de treinamento e de exercícios simulados conjuntos; (Redação dada pelo Decreto 8.127, de 2013)
- IX - instrumentos que permitam a integração com outros Planos de Área e acordos de cooperação com outras instituições;
- X - critérios para encerramento das ações do Plano de Área;
- XI - critérios para monitoramento das áreas afetadas após o encerramento das operações de emergência e de avaliação dos danos provocados pelo incidente de poluição por óleo, em comum acordo com os órgãos ambientais competentes; (Redação dada pelo Decreto 8.127, de 2013)
- XII - procedimentos para articulação coordenada entre as instalações e instituições envolvidas no Plano de Área, considerando o Sistema de Comando de Incidentes; (Redação dada pelo Decreto 8.127, de 2013)
- XIII - procedimentos de resposta nos casos de incidentes de poluição por óleo de origem desconhecida ou de impossibilidade de identificação imediata do poluidor; (Incluído pelo Decreto 8.127, de 2013)
- XIV - manual de procedimento compartilhado para o gerenciamento dos riscos de poluição, e para a gestão dos diversos resíduos gerados ou provenientes do incidente de poluição por óleo; (Incluído pelo Decreto 8.127, de 2013)
- XV - manual, em linguagem acessível, sobre os riscos e perigos englobados no Plano de Área e seus requisitos de inspeções periódicas, de emergência e de segurança ocupacional e processo de produção, a ser distribuído entre os funcionários das operadoras e dos prestadores de serviços, e às entidades governamentais que podem ser envolvidas na resposta ao incidente de poluição por óleo; e (Incluído pelo Decreto 8.127, de 2013)

¹⁰⁵ Ficaram mantidas as notas das alterações feitas pelo Decreto nº 8.127 de 2013, para deixar evidente sua vasta quantidade e perceptíveis os efeitos da instituição do Plano Nacional de Contingência (PNC).

XVI - procedimentos para assegurar que todos itens contaminados sejam limpos e devolvidos à condição de limpeza mutuamente acordada com o proprietário do equipamento, incluindo navios, barcaças, lanchas, barreiras de contenção, ferramentas, mangueiras, maquinaria e outras engrenagens e equipamentos que podem ser impactados por meio do óleo descarregado no incidente. (Incluído pelo Decreto 8.127, de 2013)¹⁰⁶.

É de responsabilidade do coordenador previamente designado pela instalação poluidora a coordenação das ações de resposta estabelecidas no Plano de Área, contudo, nos casos em que a poluição tiver origem desconhecida, então a responsabilidade será incumbida ao coordenador designado conforme os critérios do Plano de Área. O coordenador também será responsável pela emissão do relatório de custos da ação, elaborado quando for cabível um resarcimento. O acionamento do Plano de Área ficará a cargo de uma solicitação que poderá ser feita tanto pela instalação poluidora, quanto por qualquer outra instalação desde que não se saiba a origem da poluição, ainda, também poderá ser acionada por solicitação do Coordenador Operacional do Plano Nacional de Contingência (PNC)¹⁰⁷. Por fim, entende-se que o Plano de Área deve estar de acordo com o PNC, visto que este possui maior abrangência e por determinação da Lei nº 9.966 de 2000.

O Plano Nacional de Contingência foi instituído pelo Decreto nº 8.127 de 2013, e, como visto anteriormente, realizou diversas alterações no Decreto nº 4.871 de 2003 com fins de harmonização legal, uma vez que, como previamente explicado, este deve estar de acordo com aquele. A estrutura organizacional do PNC é composta por Autoridade Nacional, qual seja o Ministério do Meio Ambiente; pelo Comitê-Executivo, integrado pelos representantes do Ministério do Meio Ambiente, Ministério de Minas e Energia, Ministério dos Transportes, Secretaria de Portos da Presidência da República, Marinha do Brasil, Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e Secretaria Nacional de Defesa Civil, do Ministério da Integração Nacional; pelo Grupo de Acompanhamento e Avaliação; e pelo Comitê de Suporte.

¹⁰⁶ Art. 4º. BRASIL. Dispõe sobre a instituição dos Planos de Áreas para o combate à poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. **Decreto Nº 4.871, de 6 de Novembro de 2003**. Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2003/D4871.htm>. Acesso em: 10 fev. 2020.

¹⁰⁷ Art. 6º. Ibid.

Ao Comitê-Executivo foi incumbida a competência para a elaboração do Manual do PNC no prazo de 180 dias prorrogável por igual período, acontece que tal Manual foi elaborado apenas em 2018, cinco anos depois e que o mesmo não foi divulgado, o que desrespeita o princípio da publicidade na administração pública.

A composição do Grupo de Acompanhamento e Avaliação é formada pelos representantes titulares e suplentes da Marinha do Brasil, do IBAMA e da ANP; e deverá ser convocado e ativado, de acordo com o artigo 8º do Decreto nº 8.127 de 2013, mesmo para casos de incidentes não considerados significantes nacionalmente, por qualquer um dos seus componentes ou pela Autoridade Nacional. Para então, verificar se o incidente foi de âmbito nacional e acionar o PNC.

Como demonstrado do tópico 3.3.1 do presente trabalho, identificado qualquer incidente de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, uma notificação deve ser efetuada, após a verificação do ocorrido e a observância de dano em âmbito nacional, o Grupo de Acompanhamento e Avaliação deverá ser informado. “Constatado o risco de toque de óleo na costa brasileira, o Grupo de Acompanhamento e Avaliação deverá comunicar, de imediato, o fato aos órgãos estaduais do Meio Ambiente de cada um dos Estados potencialmente afetados, e ao representante do Ministério da Saúde no Comitê de Suporte, para adoção das medidas necessárias à proteção da saúde humana, independentemente de o incidente ser considerado como de significância nacional”¹⁰⁸. Uma vez constatada a abrangência nacional, será acionado o PNC e designado Coordenador Operacional. De acordo com o PNC, quando o incidente ocorrer em águas marinhas, caso do Brasil, a Marinha do Brasil deverá ser designada como Coordenadora Operacional.

Os critérios que irão definir se o incidente realmente tem abrangência nacional também estão contidos no PNC, podendo se dar isoladamente ou em conjunto, ou seja, basta que um dos critérios esteja presente para que o incidente seja considerado de âmbito nacional e o PNC seja acionado, são:

- I - acidente, explosão ou incêndio de grandes proporções, que possam provocar poluição por óleo;
- II - volume descarregado e que ainda pode vir a ser descarregado;

¹⁰⁸ Art. 15, § único. BRASIL. 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. **Decreto Nº 8.127, de 22 de Outubro de 2013.** Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/d8127.htm>. Acesso em: 10 fev. 2020.

- III - poluição ou ameaça significativa a corpos d'água e outros recursos naturais importantes quanto aos seus usos identificados ou à saúde pública, economia e propriedades;
- IV - sensibilidade ambiental da área afetada ou em risco;
- V - eficácia das respostas dos Planos de Emergência Individuais e de Área;
- VI - solicitação de ajuda do próprio operador da instalação, do comandante do navio ou do poluidor;
- VII - possibilidade de a descarga atingir águas jurisdicionais de países vizinhos;
- VIII - poluidor não identificado, em áreas não cobertas por Planos de Área; e
- IX - outros critérios julgados relevantes¹⁰⁹.

Em suma, o PNC cumpre os requisitos da OPRC 90 e define de forma específica os órgãos e as competências dos mesmos quando identificada poluição ocasionada por derrame de óleo no mar.

No caso aqui trabalhado, a formalização do acionamento do PNC veio apenas em 11 de outubro de 2019 com a veiculação do Ofício Circular nº 1132/MMA do Ministro de Estado do Meio Ambiente, Ricardo Salles. A demora teve justificativa na dissolução de dois entes que integram a estrutura organizacional do PNC, o Comitê Executivo e o Comitê de Suporte, num ato denominado “revogação” através do Decreto presidencial nº 9.759 de abril de 2019¹¹⁰; e também justificou-se pela falta de chefia pelo período de seis meses no Departamento de Qualidade Ambiental e Gestão de Resíduos do Ministério do Meio Ambiente, responsável pela definição de estratégias para emergências ambientais¹¹¹, e apenas em 4 de outubro de 2019 foi nomeado novo diretor através da Portaria nº 550¹¹². Tal demora levou o Ministério Público Federal a ajuizar Ação Civil Pública requerendo o imediato acionamento do mesmo¹¹³.

¹⁰⁹ Art. 17, § único. BRASIL. 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. **Decreto Nº 8.127, de 22 de Outubro de 2013.** Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/d8127.htm>. Acesso em: 10 fev. 2020.

¹¹⁰ BRASIL. **Decreto nº 9.759, de 11 de abril de 2019.** Brasília, Disponível em: <http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/71137350>. Acesso em: 12 fev. 2020.

¹¹¹ PRZIBISCZKI, Cristiane. **Governo tem que provar na Justiça que é capaz de lidar com desastre ambiental no nordeste.** OECO. 2019. Disponível em: <<https://www.oeco.org.br/reportagens/governo-tem-que-provar-na-justica-que-e-capaz-de-lidar-com-desastre-ambiental-no-nordeste/>>. Acesso em: 12 fev. 2020.

¹¹² MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Portaria nº 550, de 4 de outubro de 2019.** Brasília, Disponível em: <<http://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-550-de-4-de-outubro-de-2019-220222022?inheritRedirect=true&redirect=%2Fweb%2Fguest%2Fsearch%3FqSearch%3DLuiz%2520Gustavo%2520Gallo%2520Vilela>>. Acesso em: 12 fev. 2020.

¹¹³ PRZIBISCZKI, Cristiane. **MPF refuta afirmação do governo de que Plano de Contingência está em curso e recorre à Justiça.** OECO. 2019. Disponível em: <<https://www.oeco.org.br/noticias/mpf-refuta-affirmacao-do-governo-de-que-plano-de-contingencia-esta-em-curso-e-recorre-a-justica/>>. Acesso em: 12 fev. 2020.

4.7 Da normativa acerca dos remediadores

Para tratar dos requisitos para o uso de remediadores nos casos de poluição causada por óleo, pode-se destacar duas normativas: a Resolução nº 463/2014 do CONAMA e a IN nº 25/2019 do IBAMA. Primeiramente é importante entender que remediador é o “produto ou agente de processo físico, químico ou biológico destinado à recuperação de ambientes e ecossistemas contaminados e ao tratamento de efluentes e resíduos”¹¹⁴ e que sua produção, importação, exportação, comercialização e utilização encontram-se reguladas na Resolução nº 463/2014 do CONAMA. Tal Resolução determina o registro de remediadores junto ao IBAMA e a prévia autorização do órgão ambiental competente¹¹⁵. Nestes termos encontra-se o artigo 3º: “A comercialização e o uso de remediadores dependem de prévio registro junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, que estabelecerá os requisitos e os procedimentos para a aplicação desta Resolução”¹¹⁶.

Em cumprimento a tal determinação e para satisfazer a necessidade de remediadores na contenção do óleo que atingiu o Brasil desde agosto de 2019 o IBAMA fez a Instrução Normativa 25/2019, estabelecendo critérios para o Registro Temporário Especial (RTE) de remediadores.

De forma resumida, o IBAMA irá testar em laboratório oficial a eficácia do produto remediador sobre amostras do óleo coletado de locais afetados, e sendo o resultado satisfatório, o remediador será considerado passível de obter o RTE. Cumpridos todos os requisitos será emitido o RTE em nome do registrante, que passará a ser titular de registro de produto remediador. É importante informar que o RTE poderá ser cancelado pelo IBAMA a qualquer momento ou quando não for mais considerado necessário e ainda, quando for descumprido qualquer requisito obrigatório. Os remediadores previamente registrados no IBAMA conforme a Instrução Normativa nº 5/2010, poderão, após teste de eficácia realizado em

¹¹⁴ Art. 2º, I. CONAMA. Dispõe sobre o controle ambiental de produtos destinados à remediação. **Resolução Nº 463, de 29 de Julho de 2014.** Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/phocadownload/remediadores/conama_463.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2020.

¹¹⁵ Arts. 3º e 4º. Ibid.

¹¹⁶ Art. 3º. Ibid.

laboratório oficial, ter o uso autorizado para o caso específico da IN nº 25/2019 do IBAMA¹¹⁷.

4.8 Das penalidades aplicáveis

Todas as multas e penalidades mencionadas neste trabalho são cumulativas, ou seja, a aplicação de uma não impede a aplicação de outras sanções, sejam elas administrativas, penais ou àquelas trazidas em normativas mais específicas, conforme inteligência do artigo 25, §3º, da Lei nº 9.966 de 2000.

¹¹⁷ Arts. 3º, 5º, 7º e 9º. IBAMA. Estabelece critérios para o Registro Temporário Especial (RTE) de remediadores para utilização no acidente com óleo no litoral brasileiro, que teve os primeiros registros de ocorrência detectados em agosto de 2019. **Instrução Normativa nº 25, de 2 de Dezembro de 2019.** Brasília, Disponível em: <<http://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-n-25-de-2-de-dezembro-de-2019-235210339>>. Acesso em: 12 fev. 2020.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No período de apenas um mês todo o litoral nordestino e dos estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo foram atingidos pelo óleo, trazendo prejuízos à fauna, flora, comércio, pesca e turismo. Após ter sido analisado, constatou-se que o óleo encontrado nestes litorais era petróleo em estado bruto, logo, tóxico, sendo assim, é, pois, importante destacar os prejuízos à fauna e à flora, visto que o ecossistema poderá levar décadas para se recuperar.

Apesar das diversas especulações e hipóteses acerca da origem do óleo, o responsável ainda não foi identificado oficialmente, sendo a hipótese levantada pela Marinha, autoridade responsável pela prevenção da poluição ambiental originada por navios, a considerada e estudada em pormenores neste trabalho. Tal hipótese diz que o responsável seria um navio fantasma, que transportava de forma ilegal a carga sem a devida identificação, reutilizando barris da Shell.

Por ser uma atividade considerada de risco, acidentes podem ocorrer durante o transporte do petróleo, desta forma, vários outros além do que atingiu o nordeste no final de 2019 já foram registrados no mundo. Os efeitos que estes derramamentos de óleo trazem, como visto, são deveras negativos e portanto, diante destes fatores e da notória capacidade que a indústria petrolífera possui de arcar com os danos ambientais e socioeconômicos causados por estes derramamentos, uma normativa que regula a prevenção, a responsabilização e a compensação dos danos foi criada.

Para isto, adotou-se o instituto da responsabilidade objetiva, pela qual, os proprietários, os transportadores de petróleo e as companhias de seguro seriam responsabilizados. Portanto, aquele que polui é o responsável por arcar com a compensação de danos, ou seja, adotou-se o princípio do poluidor pagador. Para o pedido de resarcimento dos danos, basta apenas que se comprove o nexo causal e o dano efetivo, não sendo necessário que o derramamento seja proveniente de ato ilícito, visto que, por ser considerada uma atividade de elevado risco, assim convencionou-se.

Um regime por níveis de proteção foi criado com vistas à viabilização da reparação dos danos ocasionados por derramamento de óleo no mar. O primeiro nível de proteção é composto pela Convenção sobre Responsabilidade Civil de 1969 ou pela Convenção sobre Responsabilidade Civil de 1992, dependendo de qual destas o

Estado for signatário, o Brasil, por exemplo, é signatário apenas da CLC de 1969 que compõe o velho regime. O segundo nível é destinado aos países signatários do Fundo de 1992 e o terceiros àqueles Estados membros do Fundo Suplementar de 2003.

Importa lembrar que para ser signatário de um nível, o Estado deverá antes ser signatário do nível anterior, logo, para aderir o Fundo Suplementar de 2003, deverá ser signatário do Fundo de 1992. E para ser parte do Fundo de 1992, o Estado deverá ser antes signatário da Convenção sobre Responsabilidade Civil de 1992. Por ser integrante do velho regime, os Estados que são signatários apenas da Convenção sobre Responsabilidade Civil de 1969, não poderão aderir o segundo, nem o terceiro nível de proteção. Para o acionamento destas convenções, apenas importa que aquele que sofreu danos ou agiu de modo a preveni-los seja signatário.

O Fundo de 1992 é obrigado a compensar os “derramamentos misteriosos”, ou seja, aqueles cujo responsável não pôde ser identificado, devendo ser provado apenas que o óleo é proveniente de um derramamento originado de um navio. No caso brasileiro, tal imposição seria crucial para auxiliar no custeio das ações preventivas e remediadoras, visto que o governo brasileiro teve que arcar com os danos por não conseguir identificar o navio responsável, contudo, por não ser signatário da CLC de 1992, não pode ser signatário do Fundo de 1992.

Para a circulação regular de tankers e o transporte legal de óleo é obrigatória a emissão de um certificado de regularidade, de um certificado que comprove a existência de um seguro ou de outra garantia financeira, de um livro de registro de carga e da identificação do conteúdo transportado de forma fracionada. Segundo a linha de raciocínio da Marinha do Brasil, um navio fantasma seria o responsável, desta forma, não cumpriu os requisitos e está sujeito às penalidades.

Ainda, é proibida a descarga de óleo em águas sob a jurisdição brasileira, tal proibição, embora comporte algumas exceções, não isentam o responsável de compensar os danos ocorridos, segundo já trabalhamos, é necessário apenas que se comprove o nexo causal e o dano efetivo, portanto, o derramamento pode estar dentro dos parâmetros legais e ainda assim o responsável deverá arcar com os danos ocasionados.

Conforme o princípio da cooperação entre os Estados Partes, todos os países signatários devem auxiliar na identificação do responsável pelo derramamento de óleo, notificando o país atingido quando houver suspeitas sobre algum navio. Da

mesma forma, devem agir os particulares. Ao ser identificado óleo no mar proveniente de derramamento por navio, um relatório deverá ser elaborado e terá a jurisdição competente aquele país atingido ou que agiu de modo a prevenir os possíveis danos.

Nenhum relatório ou notificação foram registrados no caso brasileiro, dificultando a identificação do responsável.

Com fins na prevenção e resposta para que se evitassem danos ambientais marítimos, a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo de 1990 e a Lei nº 9.966 de 2000 trouxeram a necessidade do estabelecimento de um plano de emergência. Neste sentido, um Plano Nacional de Contingência foi instituído pelo Decreto nº 8.127 de 2013.

De acordo com o PNC, ao ser constatado e confirmado qualquer incidente de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, o Grupo de Acompanhamento e Avaliação deverá ser informado. Este, comunicará os órgãos estaduais do Meio Ambiente de cada um dos Estados potencialmente afetados e o representante do Ministério da Saúde no Comitê de Suporte, para que adotem as medidas necessárias mesmo quando o incidente ainda não for considerado de significância nacional. Se algum critério definido por Lei para a classificação de significância nacional for evidenciado, então o PNC deverá ser acionado.

Acontece que no caso de oleamento do litoral nordestino, embora o primeiro caso de localidade oleada tenha sido registrado em 30 de agosto de 2019, e todo o litoral nordestino, além do litoral dos estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo terem sido atingidos com apenas um mês do primeiro registro, o PNC só foi acionado oficialmente em 11 de outubro de 2019. Além disto, apenas em 02 de dezembro de 2019 o IBAMA divulgou a Instrução Normativa nº 25 que estabeleceu critérios para o uso de remediadores no caso em concreto.

Desta forma, fica esclarecido que embora todos os Estados e particulares envolvidos, direta ou indiretamente, com transporte de petróleo devam ter conhecimento da normativa que trabalha o tema; a aplicabilidade deve ser respeitada desde os primeiros atos, quais sejam os pré requisitos para a circulação de tankers, sendo responsáveis pela fiscalização tanto os particulares quanto os Estados que dão origem a carga e aqueles que a recebem, para então, ser efetiva. Sua efetividade é essencial visto que, em casos de imprevistos, os responsáveis possam ser identificados e os Estados prejudicados possam agir de forma a apurar os erros e

punir os responsáveis pela ação ou omissão, além de recuperar o que foi danificado, seja este dano ambiental, social ou econômico.

Por fim, recomenda-se que o Brasil passe a ser signatário das convenções internacionais que tratam sobre a responsabilização e compensação de danos por derramamento de óleo mais recentes, como a Convenção sobre Responsabilidade Civil de 1992, o Fundo de 1992 e o Fundo Suplementar de 2003, com fins de salvaguardar sua costa de futuros possíveis incidentes.

REFERÊNCIAS

AE. Óleo afeta mercado de pescado e estudo da UFBA alerta sobre contaminação. DIÁRIO DE PERNAMBUCO. 2019. Disponível em: <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/brasil/2019/10/oleo-afeta-mercado-de-pescado-e-estudo-da-ufba-alerta-sobre-contaminac.html>. Acesso em: 22 jan. 2020.

ALVES, Pedro. Governo recomenda que população evite consumir dois tipos de peixes por causa de contaminação por óleo. G1. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2019/12/03/governo-recomenda-que-populacao-evite-consumir-dois-tipos-de-peixes-por-causa-de-contaminacao-por-oleo.ghtml>. Acesso em: 22 jan. 2020.

Ascom UFAL. Laboratório da Ufal detecta imagem que pode explicar origem do óleo no Nordeste. 2019. Disponível em: <https://ufal.br/ufal/noticias/2019/10/laboratorio-da-ufal-detecta-imagem-que-pode-explicar-origem-do-oleo-no-nordeste>. Acesso em: 23 jan. 2020.

Associação MarBrasil et al. Carta Aberta sobre a Ocorrência de Óleo no Nordeste Brasileiro. 2019. Disponível em: http://www.observatoriodoclima.eco.br/wp-content/uploads/2019/10/VF4_carta-aberta.pdf. Acesso em: 6 fev. 2020

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 01 fev. 2020.

BRASIL. Decreto nº 9.759, de 11 de abril de 2019. Brasília, Disponível em: http://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/71137350. Acesso em: 12 fev. 2020.

BRASIL. 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. **Decreto nº 4.136 de 20 de fevereiro de 2002.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4136.htm. Acesso em: 06 fev. 2020.

BRASIL. Dispõe sobre a instituição dos Planos de Áreas para o combate à poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. **Decreto Nº 4.871, de 6 de Novembro de 2003.** Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2003/D4871.htm. Acesso em: 10 fev. 2020.

BRASIL. 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. **Lei Nº 9.966, de 28 de Abril de 2000.** Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9966.htm. Acesso em: 06 fev. 2020.

BRASIL. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. **Lei nº 2.180 de 5 de fevereiro de 1954.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L2180.htm. Acesso em: 02 fev. 2020.

BRASIL. 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. **Decreto Nº 8.127, de 22 de Outubro de 2013.** Brasília, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/d8127.htm. Acesso em: 10 fev. 2020.

CANÇADO TRINDADE, Antônio Augusto. **Direitos humanos e meio ambiente: paralelo dos sistemas de proteção internacional.** Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris, 1993. p. 116.

CONAMA. Dispõe sobre o controle ambiental de produtos destinados à remediação. **Resolução Nº 463, de 29 de Julho de 2014.** Disponível em: http://www.ibama.gov.br/phocadownload/remediadores/conama_463.pdf. Acesso em: 12 fev. 2020.

DANTAS, Carolina; **OLIVEIRA**, Elida; **MANZANO**, Fábio; **FIGUEIREDO**, Patrícia. **Óleo no Nordeste: veja a evolução das manchas e quando ocorreu o pico do desastre que completa 2 meses.** G1. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/natureza/desastre-ambiental-petroleo-praias/noticia/2019/10/30/oleo-no-nordeste-veja-a-evolucao-das-manchas-e-quando-ocorreu-o-pico-do-desastre-que-completa-2-meses.ghtml>. Acesso em: 22 jan. 2020.

FIGUEIREDO, Patrícia. **Petróleo extra-pesado é o pior entre todos os que poderiam cair no mar; entenda análise do 'DNA do óleo'.** G1. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/natureza/desastre-ambiental-petroleo-praias/noticia/2019/10/25/petroleo-extra-pesado-e-o-pior-entre-todos-os-que-poderiam-cair-no-mar-entenda-analise-do-dna-do-oleo.ghtml>. Acesso em: 23 jan. 2020.

FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na jurisprudência internacional.** Rio de Janeiro: Renovar, 1999. p. 396.

G1 BA. **Análise de pesquisadores da UFBA aponta que óleo que atinge litoral do NE é produzido na Venezuela.** G1. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2019/10/10/analise-da-ufba-aponta-que-oleo-que-atinge-litoral-do-ne-e-da-venezuela.ghtml>. Acesso em: 23 jan. 2020.

G1 PE. **Óleo terá impacto por décadas no ecossistema e afetará animais e seres humanos, dizem biólogos.** G1. 2019. Disponível em:

<https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2019/10/22/oleo-tera-impacto-por-decadas-no-ecossistema-e-afetara-animal-e-seres-humanos-dizem-biologos.ghtml>. Acesso em: 22 jan. 2020.

G1. Manchas de óleo: Shell diz que suas embalagens de lubrificante foram reutilizadas por terceiros. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/natureza/desastre-ambiental-petroleo-praias/noticia/2019/10/14/mancha-de-oleo-shell-diz-que-suas-embalagens-de-lubrificante-foram-reutilizadas-por-terceiros.ghtml>. Acesso em: 23 jan. 2020.

G1. Venezuela diz que Salles é tendencioso ao culpar o país pelo óleo nas praias brasileiras. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/10/10/venezuela-nega-responsabilidade-por-petroleo-em-praias-do-brasil.ghtml>. Acesso em: 23 jan. 2020.

Governo do Estado da Paraíba. **Sudema afirma que litoral da Paraíba não tem manchas de óleo.** 2019. Disponível em: <https://paraiba.pb.gov.br/noticias/sudema-afirma-que-litoral-da-paraiba-nao-tem-manchas-de-oleo>. Acesso em: 22 jan. 2020.

IBAMA. Estabelece critérios para o Registro Temporário Especial (RTE) de remediadores para utilização no acidente com óleo no litoral brasileiro, que teve os primeiros registros de ocorrência detectados em agosto de 2019. **Instrução Normativa nº 25, de 2 de Dezembro de 2019.** Brasília, Disponível em: <http://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-n-25-de-2-de-dezembro-de-2019-235210339>. Acesso em: 12 fev. 2020.

IBAMA. **Fauna atingida.** Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/manchasdeoleo-fauna-atingida>. Acesso em: 22 jan. 2020.

IBAMA. **Galeria.** Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/manchasdeoleo-galeria>. Acesso em: 22 jan. 2020.

IBAMA. **Localidades atingidas.** Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/manchasdeoleo-localidades-atingidas>. Acesso em: 22 jan. 2020.

IBAMA. **Tira Dúvidas.** Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/manchasdeoleo-faq>. Acesso em: 23 jan. 2020.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Brief History of IMO.** Disponível em: <http://www.imo.org/en/about/historyofimo/pages/default.aspx>. Acesso em: 01 fev. 2020.

IOTPF. **Oil tanker spill statistics 2019.** Disponível em: <http://www.itopf.org/%20knowledge-resources/data-statistics/statistics/>. Acesso em: 28 jan. 2020.

JORNAL EXTRA. **UFRJ confirma estudo da UFAL sobre origem do vazamento de óleo.** 2019. Disponível em:

<https://novoextra.com.br/noticias/alagoas/2019/10/51262-ufrj-confirma-estudo-da-ufal-sobre-origem-de-vazamento-de-oleo>. Acesso em: 23 jan. 2020.

LONDRES. Anexo I. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios de 1973, alterada posteriormente pelo Protocolo de 1978 e outras emendas (MARPOL 73/78). Disponível em:
https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/marpol_anexo1-11ago.pdf. Acesso em: 06 fev. 2020.

LONDRES. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios de 1973, alterada posteriormente pelo Protocolo de 1978 e outras emendas (MARPOL 73/78). Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/marpol>. Acesso em: 01 fev. 2020.

LONDRES. Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo de 1990 (OPRC 90). Disponível em:
<https://www.mma.gov.br/images/arquivo/80037/Cartas%20SAO/Legislacao/OPRC90.pdf>. Acesso em: 01 fev. 2020.

LONDRES. Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1992. Disponível em:
https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/clc_92_consolidada_e_atualizada-06dez2010.pdf. Acesso em: 30 jan. 2020.

LONDRES. Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Dano Causado por Poluição por Óleo do Próprio Navio, 2001. Disponível em:
https://www.mma.gov.br/images/arquivo/80037/Cartas%20SAO/Legislacao/Trad_Conv_Bunker.pdf. Acesso em: 30 jan. 2020.

MADEIRO, Carlos. **Morte de animais em alto-mar: a tragédia invisível do óleo na costa no NE.** UOL. Maceió, Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/meio-ambiente/ultimas-noticias/redacao/2019/10/17/morte-de-animais-em-alto-mar-a-tragedia-invisivel-do-oleo-na-costa-no-ne.htm>. Acesso em: 12 fev. 2020.

Marinha do Brasil. **Sobre.** 2019. Disponível em:
<https://www.marinha.mil.br/manchasdeoleo/sobre>. Acesso em: 23 jan. 2020.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. Portaria nº 550, de 4 de outubro de 2019. Brasília, Disponível em: <http://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-550-de-4-de-outubro-de-2019-220222022?inheritRedirect=true&redirect=%2Fweb%2Fguest%2Fsearch%3FqSearch%3DLuiz%2520Gustavo%2520Gallo%2520Vilela>. Acesso em: 12 fev. 2020.

NAÇÕES UNIDAS. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Montego Bay, 1982. Disponível em:
<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 01 fev. 2020.

Petrobras. **Limpeza das praias no Nordeste: veja nosso esclarecimento sobre manchas de óleo.** 2019. Disponível em: <http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/limpeza-das-praias-no-nordeste-veja-nosso-esclarecimento-sobre-manchas-de-oleo.htm>. Acesso em: 23 jan. 2020.

PRZIBISCZKI, Cristiane. **Governo tem que provar na Justiça que é capaz de lidar com desastre ambiental no nordeste.** OECO. 2019. Disponível em: <https://www.oeco.org.br/reportagens/governo-tem-que-provar-na-justica-que-e-capaz-de-lidar-com-desastre-ambiental-no-nordeste/>. Acesso em: 12 fev. 2020.

PRZIBISCZKI, Cristiane. **MPF refuta afirmação do governo de que Plano de Contingência está em curso e recorre à Justiça.** OECO. 2019. Disponível em: <https://www.oeco.org.br/noticias/mpf-refuta-affirmacao-do-governo-de-que-plano-de-contingencia-esta-em-curso-e-recorre-a-justica/>. Acesso em: 12 fev. 2020.

RAO, Pemmaraju Sreenivasa. **Third report on international liability for injurious consequences arising out of acts not prohibited by international law (prevention of transboundary damage from hazardous activities).** Geneva, june 2000. Disponível em: https://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_510.pdf. Acesso em: 30 jan. 2020.

SILVA, Ana Carolina Carlucci da. **Responsabilidade civil internacional e compensação nos casos de poluição por derramamento de petróleo no transporte marítimo por navios.** 2016. 150f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Franca, 2017.

TRIBUNAL MARÍTIMO (Brasil). **80 anos do Tribunal Marítimo.** Rio de Janeiro: O Tribunal, 2014.

UNICAMP. Departamento de Energia. **O que é petróleo?** Disponível em: <https://www.fem.unicamp.br/index.php/pt-br/o-que-e-petroleo-dep>. Acesso em: 28 jan. 2020

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers.** New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). Disponível em: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb20114_en.pdf. Acesso em: 01 fev. 2020.

WATANABE, Phillippe. MOREIRA, Matheus. **Análise de manual para conter óleo mostra que governo demorou a agir.** FOLHA DE S. PAULO. 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/ambiente/2019/10/analise-de-manual-para-conter-oleo-mostra-que-governo-demorou-a-agir.shtml>. Acesso em: 23 jan. 2020.