

## A responsabilidade dos Estados no que concerne à poluição marítima em decorrência de derrame de hidrocarbonetos

Amanda Batista Sousa  
Morgana Silveira  
Thaís Medeiros da Costa

### Resumo

O presente artigo tem o propósito de analisar o transporte marítimo de hidrocarbonetos com um viés internacional. Em virtude do (grande) crescimento de frotas nos oceanos, surge a preocupação a respeito dos danos ambientais advindos desta atividade. Nesse contexto, conhecendo os riscos consequentes da navegação de navios petroleiros, é imprescindível compreender a quem recai a responsabilidade pelos danos causados por este modal nos oceanos no âmbito internacional.

**Palavras-chave:** Transporte marítimo. Direito internacional. Impactos ambientais. Responsabilidade por danos.

### Abstract

This article analyzes the shipping oil trade with a internationally view. By virtue of (large) fleet growth in the oceans, there is concern about the environmental damage from this activity. To do this, knowing the consequent risks of shipping oil tankers, it's understand who will have responsibility for the damage caused by this transport in the oceans at the international level.

**Keywords:** Shipping. International law. Environmental impacts. Responsibility for damages.

## 1 INTRODUÇÃO

O mar, o qual preenche três quartos da superfície da Terra, é um dos meios mais utilizados para impulsionar o desenvolvimento de Estados, proporcionando ainda uma conexão multipolarizada entre eles. Mas as águas que banham os continentes, inobstante serem por sua natureza uma só, se submetem em cada região a tratamentos jurídicos diversos. Assim, a indivisibilidade geográfica do mar opõe-se à diversidade jurídica das águas que o integram.

Isto posto, coube ao Direito, fosse ele nacional ou internacional, estabelecer a regulamentação necessária à utilização e exploração das águas que cercam e percorrem os territórios nacionais, de forma a, se possível, delimitar a atuação e responsabilidade

de cada país não só quanto ao mar que o limita, mas também em relação aos usos que se faz das águas internacionais.

Além desta preocupação inicial, o que se vislumbrou com a chegada do século XX – principalmente a partir da década de 1960 – foi uma preocupação global com as questões envolvendo o meio ambiente e sua proteção. Portanto, a regulamentação internacional passou a não mais se restringir à composição de regras destinadas somente à conservação dos interesses estatais em conflito, mas, sobretudo, passou a abranger mecanismos de limitação às atividades destes, as quais pudessem vir a causar prejuízos ambientais em grande escala. É o reflexo de uma fenomenologia jurídica diferente, que se destina ao balanceamento entre interesses estatais e a proteção de bens e valores de cunho universalmente social, como o meio ambiente.

Direcionando o foco do presente estudo para as normas internacionais ambientais de regulamentação da atividade marítima, mormente do transporte de petróleo e derivados em mar aberto – o qual pode ser navegado pelos mais diversos países, sem que qualquer um deles detenha, sobre ele, titularidade –, faz-se imperioso analisar como se deu a evolução do Direito Internacional no que concerne à normatização do Direito do mar, especificamente no que diz respeito à responsabilização dos Estados e dos transportadores pela poluição do ambiente marítimo ocasionada por derramamento de petróleo e outros hidrocarbonetos.

## 2 TRANSPORTE MARÍTIMO DE HIDROCARBONETOS

A navegação mercante é responsável atualmente por 90% do transporte de bens referentes à importação e exportação no mundo<sup>1</sup>, sendo que os navios tanque conhecidos como petroleiros são responsáveis por mais de 40% de todo comércio marítimo mundial<sup>2</sup>. No caso específico do Brasil, conforme dados do Brasil Marítimo, a maior parte do petróleo extraído é transportado através de navios até o seu destino final, seja ele uma refinaria, a exportação de produtos refinados ou a comercialização interna.

---

<sup>1</sup> FERREIRA NETO, Ricardo. *Análise do Transporte de Carga Marítimo Brasileiro de Longo Curso com Relação à Participação e Perda de Espaço no Cenário Mundial*. 2010. 106 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <[http://fenix3.ufrj.br/60/teses/coppe\\_m/RicardoFerreiraNeto.pdf](http://fenix3.ufrj.br/60/teses/coppe_m/RicardoFerreiraNeto.pdf)>. Acesso em: 4 nov. 2013.

<sup>2</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. Segurança Marítima Vis-à-vis Desenvolvimento Sustentável. *CEJ*, Brasília, n. 36, p.103-107, abr./jun. 2007, p. 104.

A definição de transporte adotada pela Agência Nacional do Petróleo (ANP)<sup>3</sup> é a de “movimentação de petróleo, seus derivados, biocombustível ou gás natural em meio ou percurso considerado de interesse geral”, trazida pela Lei Federal nº 12.490/2011. No presente trabalho, especificamente, tratar-se-á do transporte de hidrocarbonetos, uma combinação entre moléculas de carbono e hidrogênio que está muito presente no petróleo e é utilizada como indicador de poluição<sup>4</sup>.

A importância dos hidrocarbonetos dá-se pelo seu potencial de poluição, visto que é uma das substâncias mais perigosas para o meio ambiente marinho, afetando sua fauna e flora seja pela interferência direta no comportamento reprodutivo de espécies, sobretudo pela morte de microrganismos, motivo pelo qual foi o primeiro poluente marinho reconhecido pela Organização Marítima Internacional (OMI), em 1954, por ocasião da Convenção Internacional para Prevenção de Poluição por Óleo (*International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil*)<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> ANP (Agência Nacional do Petróleo). 2013. *Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo e do Gás Natural 2013*.

<sup>4</sup> O petróleo é constituído por uma complexa mistura de diferentes substâncias químicas, no mínimo de 200 a 300 compostos, dentre estes nitrogênio (0% a 0,5%), enxofre (0% a 6%), oxigênio (0% a 3,5%), alguns metais em concentrações traço (principalmente níquel e vanádio) e os hidrocarbonetos (50% a 98%), sendo os hidrocarbonetos, o nitrogênio, o enxofre e o oxigênio os principais compostos (CETESB, 2002; Poffo, 2000; FRONAPE, 2002a; API, 1999).

Os hidrocarbonetos, por serem os compostos mais abundantes, são utilizados como indicadores de poluição. São compostos formados por carbono e hidrogênio (82 a 87% em carbono e 11 a 15% em hidrogênio) de composição e estruturas moleculares diferentes. Podem ser agrupados em quatro classes principais, baseadas na composição molecular: Aromáticos: hidrocarbonetos de cadeia benzênica (insaturada). Estão presentes em praticamente em todos os tipos de petróleo, embora em pequenas quantidades na maioria 59 deles. São os que apresentam maior toxicidade. A biodegradação é lenta e estão associados a efeitos crônicos e carcinogênicos. Os hidrocarbonetos com dois ou mais anéis aromáticos são denominados de Hidrocarbonetos Policíclicos Aromáticos (HPA), também classificados como Poluentes Orgânicos Persistentes (POP). Constituem os principais produtos da combustão incompleta da matéria orgânica, sendo potencialmente perigosos e amplamente distribuídos pelo meio ambiente na forma de misturas complexas. Alguns HPAs são mutagênicos ou carcinogênicos, com atividade dependente de sua forma molecular. Alcanos (parafinas): hidrocarbonetos de cadeias simples e ramificadas. Compreendem a maior fração da maioria dos petróleos. São incolores, relativamente inodoros e pouco reativos. A toxicidade geralmente é baixa e são facilmente biodegradados. Alcenos (olefinas): hidrocarbonetos de cadeia aberta, similar aos alcanos diferindo apenas pela presença de ligação dupla entre os átomos de carbono. Geralmente estão ausentes ou aparecem em pequenas quantidades no petróleo, mas são abundantes em produtos de refino como a gasolina. Cicloalcanos (naftas): hidrocarbonetos de cadeias fechadas (cíclicas) e saturadas. Compreendem a segunda maior fração da maioria dos petróleos. A toxicidade é variável de acordo com a estrutura molecular e são resistentes à biodegradação. SILVA, Priscila Reis da. *Transporte Marítimo de Petróleo e Derivados na Costa Brasileira: estrutura e implicações ambientais*. 2004. 148 f. Tese (Mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: <<http://www.ppe.ufrj.br/ppes/production/tesis/prdasilva.pdf>>. Acesso em: 4 nov. 2013.

<sup>5</sup> CISNEROS, Juan Carlos Montoya; BRINATI, Hernani Luiz. *Redução dos Impactos Ambientais Causados pelo Transporte Marítimo*. Disponível em: <[http://www.ipen.org.br/downloads/XXI/182\\_Montoya\\_Juan\\_C\\_.pdf](http://www.ipen.org.br/downloads/XXI/182_Montoya_Juan_C_.pdf)>. Acesso em: 4 nov. 2013.

A movimentação dessa substância é realizada através dos já mencionados petroleiros, ou através de dutos submarinos instalados no leito do mar, de forma tal que se subordina às normas de tráfego marítimo, que compreende a navegação, o trânsito dos navios ou embarcações e seus deslocamentos de um ponto a outro<sup>6</sup>.

Tais normas atinentes ao transporte marítimo, desenvolvem-se em âmbito interno pelo Direito Marítimo Público e em sua dimensão internacional, pelo Direito do mar (*law of the seas*), cujo escopo é regulamentar o tráfego em alto-mar e demais áreas<sup>7</sup>, dispondo sobre a prevenção e solução de conflitos entre Estados, motivo pelo qual torna-se imprescindível delimitar a soberania e jurisdição destes em relação ao mar.

Nesse sentido, a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM III) de 1982 é atualmente o maior e mais abrangente instrumento normativo internacional acerca do Direito do mar, compilando costumes e princípios relativos ao tema e estabelecendo normas para a preservação do meio ambiente marinho em seus mais variados aspectos. É também, a Convenção, responsável pela atribuição da competência do Estado e sua jurisdição de acordo a divisão do espaço marítimo em zonas.

A CNUDM precisou os limites dos espaços marítimos em águas interiores e, a partir da costa dos Estados, mar territorial e zona contígua (Parte II da Convenção), Zona Econômica Exclusiva (Parte V da Convenção) e plataforma continental (Parte VI da Convenção), com as águas internacionais, também chamadas *offshore*, iniciando a partir de 200 milhas náuticas.

As áreas sobre as quais o Estado costeiro possui jurisdição e soberania devem ser delimitadas a partir da linha de baixa-mar, ou somente linha de base, ao longo da costa. Assim, obedece-se ao limite de 12 milhas para o mar territorial, 24 milhas para a plataforma continental e zona contígua e 200 milhas para a Zona Econômica Exclusiva.

A soberania do Estado Costeiro estende-se para além do seu território e águas internas, de modo que este pode exercê-la em uma largura de até 12 milhas náuticas de sua linha de base, incluindo-se nessa área adjacente o espaço aéreo sobrejacente, o leito e subsolo do mar, conforme disposição do art. 2º da CNUDM. A retromencionada

---

<sup>6</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. 3. ed. Barueri, Sp: Manole, 2008. 1 v., p. 43.

<sup>7</sup> *Ibid.*, p. 43.

soberania, entretanto, não é absoluta, posto que mitigada pelo direito de passagem inocente.

O instituto jurídico da passagem inofensiva tem previsão no artigo 17 da CNUDM e configura-se na principal restrição à soberania do Estado Costeiro<sup>8</sup>, pela permissão de navios de qualquer bandeira atravessar o mar territorial deste último, sem prejuízo à paz, à boa ordem ou à segurança<sup>9</sup>, com o fim de: atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores nem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores; dirigir-se para as águas interiores ou delas sair ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias. (artigo 18, CNUDM)

Assim, no mar territorial, o Estado costeiro possui soberania jurisdicional e controle de exploração econômica e de recursos, exceto jurisdição penal e civil relativa a navio mercante em passagem inocente, cuja jurisdição é do Estado de bandeira – princípio da jurisdição do Estado de bandeira<sup>10</sup>.

A Zona Contígua, por sua vez, é uma área adjacente ao mar territorial, não podendo avançar mais que 12 milhas além deste, configurando-se em uma zona de segurança na qual o Estado não mais exerce jurisdição civil, penal e administrativa, mas possui jurisdição de natureza fiscal relativa à alfândega, imigração, saúde, portos e trânsito pelo mar territorial<sup>11</sup> para: “a) evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial; b) reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial” (CNUDM, artigo 33).

Em seguida, conceito jurídico inovador desenvolvido pela Convenção em comento, a Zona Econômica Exclusiva surgiu com o escopo de equilibrar os interesses dos estados desenvolvidos no tocante à proteção de seus mares e daqueles não desenvolvidos que pleiteavam um maior espaço destinado à pesca, extração e conservação de recursos vivos<sup>12</sup>.

---

<sup>8</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. 3. ed. Barueri, Sp: Manole, 2008. 1 v., p. 56.

<sup>9</sup> Será considerada prejudicial a passagem se o navio descumprir os pressupostos de passagem inocente, adequando-se a uma das hipóteses de atividades elencadas pelo art. 19 da CNUDM.

<sup>10</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. 3. ed. Barueri, Sp: Manole, 2008. 1 v., p. 58.

<sup>11</sup> *Ibid*, p. 56.

<sup>12</sup> MAZZUOLI, Valério de Oliveira. *Curso de Direito Internacional Público*. 5. ed. São Paulo: Revista Dos Tribunais, 2011.

Sob a égide do direito ao desenvolvimento, foi concedido aos Estados costeiros manter sua soberania para fins de exploração e gestão de recursos renováveis (vivos) ou não renováveis (não-vivos), conforme aduz o artigo 45, I, a, da Convenção.

É importante observar ainda que qualquer Estado possui a liberdade de navegar e sobrevoar a Zona Econômica Exclusiva, colocar cabos e dutos submarinos, desde que observem os direitos e deveres do Estado costeiro e cumpram-nos, desde que compatíveis com as disposições da CNUDM (artigo 58).

A última área criada pela CNUDM é a plataforma continental, área submarina adjacente ao mar territorial, a qual procura respeitar a extensão natural do território terrestre do Estado até ao bordo exterior da margem do continente, desde que este não ultrapasse 200 milhas náuticas da linha de base, que é o limite máximo imposto a esta zona.

No tocante à soberania e jurisdição estatal no mar, é imprescindível ainda cuidar do conceito de bandeira e propriedade do navio, uma vez que, como ressaltado anteriormente, a jurisdição penal e civil relativa a navio mercante em passagem inocente respeita o princípio da bandeira do navio.

A nacionalidade da embarcação é determinada pelo registro de sua propriedade<sup>13</sup>, o qual, uma vez efetuado, autoriza aquela a arvorar<sup>14</sup> o pavilhão do Estado registrado, assumindo a nacionalidade deste. Assim, o princípio da nacionalidade do navio é composto por um aspecto de Direito interno e outro externo. O primeiro diz respeito aos pressupostos fixados por cada Estado para concessão do uso de sua bandeira; o segundo procura atrelar a conduta da embarcação ao ordenamento jurídico do Estado da bandeira.

Internamente, de acordo com as condições impostas por cada Estado, existe a possibilidade de Registro Nacional da embarcação, com efetivo controle legislativo e fiscal dos navios inscritos, ou de Registro Aberto<sup>15</sup>. Esta segunda hipótese confere ainda a possibilidade de Registros Abertos de Bandeira de Conveniência (BDC), caracterizados principalmente pela não imposição de vínculo entre o Estado da bandeira e o navio.

---

<sup>13</sup> No Brasil, de acordo com o art. 2º da Lei 7.652/88, o registro da nacionalidade faz-se pela Provisão do Registro de Propriedade Marítima (PRPM), o qual se constitui no documento de bordo responsável por estabelecer a propriedade da embarcação.

<sup>14</sup> Arvorar: Içar uma bandeira no navio.

<sup>15</sup> Martins, 2007. p. 1 MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Segurança Marítima Vis-à-vis Desenvolvimento Sustentável*. CEJ, Brasília, n. 36, p.103-107, abr./jun. 2007, p. 104.

Entre outras implicações, a ausência do determinado vínculo acarreta a não fiscalização rigorosa das embarcações pela imposição de regulamentação menos severa concernente à segurança do navio em questão, uma vez que os Estados que concedem bandeira de conveniência não são signatários da CNUDM e outras convenções<sup>16</sup> sobre segurança da navegação. As principais bandeiras de conveniência utilizadas são as da Libéria, Panamá, Chipre, Malta e Bahamas<sup>17</sup>.

Acerca das evidências de que os maiores desastres ambientais envolveram navios utilizando-se de bandeira de conveniência, é possível questionar os reais benefícios conjunturais, envolvendo principalmente incentivos fiscais, da adoção das BDCs, uma vez inexistente o controle, fiscalização e inspeção concretos do navio por parte do Estado de registro, o que representa um grande perigo à navegabilidade internacional.

Apesar dos numerosos regulamentos e normas sendo desenvolvidos acerca da segurança da navegação, principalmente no que concerne ao transporte de hidrocarbonetos<sup>18</sup>, e da melhoria da tecnologia com o uso de equipamentos de filtragem, a poluição por hidrocarbonetos continua sendo muito alta e, portanto, crescente a preocupação no âmbito internacional com a segurança marítima e a proteção do meio ambiente, influenciando cada vez mais as relações econômicas externas e internas.

### **3 PRINCIPAIS IMPACTOS AMBIENTAIS CONSEQUENTES DO TRANSPORTE MARÍTIMO DE HIDROCARBONETOS**

Com o crescente aumento da carga de hidrocarbonetos a serem transportados, enfrentamos, conseqüentemente, a expansão da frota de transporte, em especial, marítimo, com o carregamento feito por navios petroleiros – tratado especificamente neste artigo.

---

<sup>16</sup> Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) e Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), por exemplo.

<sup>17</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Segurança Marítima Vis-à-vis Desenvolvimento Sustentável*. CEJ, Brasília, n. 36, p.103-107, abr./jun. 2007, p. 107.

<sup>18</sup> É o caso da exigência da gradual substituição da frota de petroleiros de casco simples por aqueles de casco duplo para navios de 5.000 TPB ou maior, ordenados a partir de 1993, pela MARPOL, e um cronograma para conversão ou desativação de navios de casco simples a partir de 1995. Após o acidente com o petroleiro *Érika*, em 1999, na costa francesa, realizou-se uma revisão no cronograma de desativação de navios de casco simples e, em 2001, prazos menores foram estabelecidos impondo como limite o ano de 2015.

Atualmente o transporte marítimo é um dos mais utilizados modais e mesmo que este seja o menos nocivo dentre os outros, é cediço que traz vários riscos ao meio ambiente. Neste contexto, inicia-se a discussão sobre a problemática dos impactos ambientais que o transporte marítimo de hidrocarbonetos pode causar.

Esses acidentes podem ser de riscos e potencialidades diferentes, considerando outros fatores que influenciam no dano, tais como o tipo e volume do produto a ser carregado, o estado das embarcações e dos equipamentos utilizados, a capacitação dos trabalhadores responsáveis, bem como as próprias medidas que regulam a segurança e proteção ambiental. Neste ensejo, os acidentes podem acarretar consequências mais graves, com danos bem perceptíveis e perigosos, ou mais reduzidos, no qual o dano representa uma ameaça menor. Porém ambas devem ser motivos de preocupação.

Dentre as causas dos acidentes, são evidenciados o erro humano – motivo que causou maior parte das catástrofes –, fenômenos da natureza, a precariedade das embarcações, da infraestrutura e dos equipamentos, dificuldades na navegabilidade e rotas arriscadas, violação das normas de segurança e o preocupante pensamento de competitividade do homem em detrimento da segurança. Dados revelam que 93% dos danos causados ao ambiente marinho são consequentes da ação humana, sendo 2% relativos à exploração e produção, 9% à descarga em terra, 33% concernentes à operações de navios, 12% relacionadas a acidentes da navegação e 37% relativas a esgotos urbanos e industriais, enquanto que somente 7% da poluição marinha é resultante de causas naturais<sup>19</sup>.

Sabendo que os acidentes podem ocorrer durante a navegação ou ainda nos terminais, os danos dessa atividade podem advir tanto pelo derrame acidental da substância transportada, quanto pelo próprio processo de navegação (no momento de armazenamento nos navios, assim como na manutenção e lavagem dos mesmos). Após o acidente e/ou durante a navegação, seus efeitos podem atingir o ecossistema marinho, poluir o ar, gerar resíduos etc. Destacar-se-á adiante os danos possíveis acarretados pelo transporte marítimo.

---

<sup>19</sup> Martins, Eliane M. Octaviano. *Desenvolvimento Sustentável e Transporte Marítimo*. Disponível em: <http://revistaeletronicardfd.unibrazil.com.br/index.php/rdfd/article/view/182/174>. Acesso em: 25 out. 2013.

### 3.1 EMISSÃO DE POLUENTES

Uma das consequências negativas do transporte marítimo no meio ambiente é a poluição atmosférica causada pela emissão de gases por combustão dos motores marítimos para geração de energia. O principal gás liberado pelos navios é o dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). Segundo a Organização Marítima Internacional (OMI), o transporte marítimo chega a produzir 1,12 milhões de toneladas métricas de CO<sub>2</sub> por ano<sup>20</sup>.

Esse CO<sub>2</sub> liberado na atmosfera traz como consequência o problema da mudança climática, que desencadeia outros efeitos dentre os quais podem ser destacados: chuvas ácidas, aquecimento global etc. A poluição também pode causar problemas à saúde humana, contribuindo para o desenvolvimento de doenças respiratórias.

Dentre as discussões referentes ao meio ambiente ecologicamente sustentável, a emissão de CO<sub>2</sub> é pautada como uma das principais problemáticas. A necessidade por medidas para regulamentar e controlar o agravamento dos danos à atmosfera – em especial a preocupação com a camada de ozônio – são, por óbvio, indispensáveis.

A questão que se mostra em pauta é como evitar que o CO<sub>2</sub> continue sendo liberado por navios petroleiros, visto que já existem regulamentos especificamente para tal problemática, mas que nem sempre atingem esse modo de transporte?

De início podemos citar a melhora na estrutura do navio, das tecnologias utilizadas e na operacionalidade deste modal. Navios com menor queima de combustível terão, conseqüentemente, um menor consumo, o que reduzirá significativamente a emissão de CO<sub>2</sub>. Para isso devem ser feitos aperfeiçoamentos nos navios atuais, aplicando medidas de eficiência energéticas, em especial utilizando tecnologias limpas (ecologicamente viáveis) que viabilizem um transporte marítimo sustentável.

Ainda neste ensejo, os navios petroleiros também são responsáveis pela emissão de partículas, que causam na atmosfera um efeito contrário ao CO<sub>2</sub>. As partículas tem efeito de resfriamento e são, em destaque, o sulfato e o enxofre. No âmbito internacional, a utilização de enxofre no combustível é regulada pela Convenção

---

<sup>20</sup> Dado referente ao ano de 2007.

Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios<sup>21</sup>, devendo os petroleiros optar por combustíveis mais limpos, mas ainda há aqueles que utilizam de forma irregular.

Outros poluentes liberados pelos navios são: a água de lastro, que mantém a estabilidade e segurança estrutural do navio, quando este não navega completamente carregado; as águas residuais, geradas pelos navios, que quando não tratadas adequadamente são prejudiciais à saúde, fauna e flora marinha; as águas cinza, com substâncias nocivas que degradam as águas do mar geradas normalmente, no uso pessoal, de higiene, lavagem de roupa, limpeza diária do navio entre outras finalidades; resíduos sólidos, esgoto sanitário, lixo doméstico e operacional, águas oleosas; tintas anticrustantes<sup>22</sup>, que contém compostos metálicos passada no navio para impedir a incrustação de organismos no casco.

Contudo, o mais preocupante ainda é o derrame de hidrocarbonetos nos oceanos. A Organização Marítima Internacional, por sinal, elaborou a *Oil Pollution* (OIL POLL)<sup>23</sup>, em 1954, com regulamentações sobre essa problemática.

### 3.2 DERRAMAMENTO DE HIDROCARBONETOS

Um dos mais recentes e catastróficos acidentes que culminou no derramamento de 200 milhões de toneladas de petróleo ocorreu em 2010, no Golfo do México, na plataforma da Deepwater Horizon, foi considerado um dos piores desastres ambientais nos EUA. Este episódio trouxe novamente a tona uma grande preocupação com os danos causados pelo derramamento de petróleo nos oceanos.

O derramamento da carga transportada nos oceanos pode causar danos incalculáveis ao meio ambiente, em especial o marinho. Os hidrocarbonetos<sup>24</sup> espalhados no mar são altamente tóxicos para os organismos marinhos, podendo ter efeitos letais a estes, além de causar o recobrimento de algas e animais por petróleo<sup>25</sup>,

---

<sup>21</sup> Martins, Eliane M. Octaviano. *Desenvolvimento Sustentável e Transporte Marítimo*. Disponível em: <http://revistaeletronicardfd.unibrasil.com.br/index.php/rdfd/article/view/182/174>. Acesso em: 25 out 2013.

<sup>22</sup> A utilização das tintas anticrustantes nos cascos das embarcações foram proibidas desde 2003 por convenção do IMO.

<sup>23</sup> A OIL POLL é uma convenção que tratou sobre a prevenção da poluição das águas do mar pelos hidrocarbonetos, com emendas em 1962 e 1969, em virtude do naufrágio do *Torrey Canyon*.

<sup>24</sup> Destaque para os hidrocarbonetos aromáticos policíclicos (HPA's) – naftalenos, antracenos e fenantrenos –, que causam maior dano, visto que são mais persistentes no ambiente, dificultando os reparos.

<sup>25</sup> TOMMASI, Luiz Roberto. *Meio Ambiente & Oceanos*. São Paulo: Senac São Paulo, 2008, p. 175.

culminando no entupimento de órgãos respiratórios, distúrbios reprodutivos e dificuldade de locomoção. O óleo derramado causa a morte de peixes, plânctons, algas, mamíferos, dentre outros animais e micro-organismos marinhos.

Isto posto, nota-se que os efeitos do derramamento de petróleo nos oceanos mantêm o meio ambiente por um longo tempo exposto aos hidrocarbonetos contaminantes, culminando numa reparação mais difícil. Seus impactos são subletais<sup>26</sup>, atingindo a vida do ecossistema de forma visível ou não. Já em curto prazo percebem-se logo os danos de recobrimento e asfixia dos animais, redução da luminosidade e toxicidade. A intensidade dos danos causados também é influenciada pelo tipo de material vazado e pela sensibilidade do local onde houve o derramamento, se intensificando quando for mais próximo da costa.

Desta forma, com o petróleo espalhado na superfície dos oceanos, as algas não conseguem realizar fotossíntese, pois a luz do sol é bloqueada, resultando na redução de oxigênio, que leva a morte de inúmeros animais.

Diante do acidente, algumas medidas são tomadas para conter o vazamento e reparar o dano. Barreiras físicas e químicas são feitas para evitar que o petróleo continue a se espalhar pela superfície. Acumulada a substância derramada, alguns mecanismos são utilizados para a retirada do petróleo. Uma forma utilizada era a queima do óleo para transformar os componentes químicos do petróleo em CO<sub>2</sub>, água e calor, porém constatou-se que esse método causa uma grande poluição atmosférica.

Dentre os meios mais utilizados, há o lançamento de dispersantes para quebrar as moléculas do petróleo e, assim, as bactérias marinhas poderem degradá-las, mas não há grande eficácia. Outro método é a sucção do petróleo com tecnologias adaptadas nos barcos, transferindo o petróleo da água para tanques, mas este só é efetivo quando se trata de pequenas quantidades. Em alguns casos a limpeza do petróleo contido pode ser feita através do procedimento utilizando esponjas chamadas de *Sorbents* – grandes esponjas feitas de materiais naturais, como cascas de coco, entre outros. – que mergulhadas no mar, absorvem o petróleo.

Por fim, é perceptível o quanto os acidentes em petroleiros, culminando no derramamento de petróleo nos oceanos, são preocupantes; contudo, a poluição não decorre só de colisões, explosões ou encalhamento dos navios. A contaminação dos

---

<sup>26</sup> Impactos que não representam a morte imediata dos organismos, mas que causam sérios danos, podendo, inclusive, levar a morte com o tempo.

oceanos se dá a cada frota, com pequenos vazamentos de óleo dos motores durante a navegação. O problema é que essa contaminação por hidrocarbonetos pode persistir por muito tempo após o derrame, mesmo após os procedimentos de limpeza e reparação do vazamento.

### 3.3 PRINCIPAIS ACIDENTES OCORRIDOS E MEDIDAS ADOTADAS PARA A REDUÇÃO DOS DANOS CAUSADOS

O transporte marítimo de hidrocarbonetos tem um histórico de acidentes, que culminaram sérios problemas ambientais. Dos 17 maiores derramamentos de petróleo, 10 foram causados por encalhes, colisões ou explosões de petroleiros. O primeiro desastre marcante ocorreu em 1967, no qual o navio Torrey Cânion encalhou na costa da Grã-Bretanha, derramando cerca de 120 mil toneladas de petróleo<sup>27</sup>. Em virtude deste acidente, percebeu-se a ameaça que o carregamento de hidrocarbonetos era ao meio ambiente e algumas medidas de proteção foram elaboradas.

A Organização Marítima Internacional (IMO) organizou a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios – MARPOL, em 1973, fazendo alterações no texto em 1978. Contudo, mesmo a MARPOL trazendo regulamentações que garantissem maior resistência ao navio em colisões ou naufrágios, catástrofes continuaram acontecendo, como se pôde constatar em 1989, com o acidente do navio Exxon Valdez que derramou 37 mil toneladas de petróleo no Alasca<sup>28</sup> após colisão. Houve, também, o derramamento de 230 mil toneladas de crude decorrente do petroleiro liberiano Amoco Cadiz, em 1978, por colisão, encalhe e naufrago na costa da Bretanha.

Em virtude do acidente no Alasca, os EUA formularam em 1990 o *Oil Pollution Act* (OPA 90), determinando que os petroleiros passassem a ser construídos com o casco duplo, ficando mais resistentes, visto que o tanque com duas chapas garante maior proteção à carga em casos de lesões no casco, evitando contato dos hidrocarbonetos com a água. Em 1992 a MARPOL adotou a medida americana. Ainda

---

<sup>27</sup> Martins, Eliane M. Octaviano. *Desenvolvimento Sustentável e Transporte Marítimo*. Disponível em: <<http://revistaeletronicardfd.unibrasil.com.br/index.php/rdfd/article/view/182/174>>. Acesso em: 25 out. 2013.

<sup>28</sup> Ibid.

no ano de 1992 ocorreu o derrame de 144 mil toneladas de petróleo no Mediterrâneo<sup>29</sup>, conseqüente de uma explosão no petroleiro cipriota Haven. Já em 1996 o petroleiro liberiano Sea Express encalhou nas costas do País de Gales, derramando 70 mil toneladas de petróleo<sup>30</sup>.

Em alusão ao marcante acidente do navio Erika, de bandeira maltesa, em 1999, a MARPOL estabeleceu um cronograma para desativação de navios com cascos simples, dando um limite que vai até 2015 para que as empresas se adequem às medidas. O navio petroleiro Erika dividiu-se em duas partes, derramando cerca de 20 mil toneladas de petróleo bruto, poluindo mais de 400 km da costa da Bretanha, ao noroeste da França<sup>31</sup>.

Com o acidente do petroleiro Prestige, em 2002, foi feita nova revisão nos prazos para retirada de navios com cascos simples, deixando mais rigoroso e com tempo mais curto. O petroleiro de bandeira liberiana, ao se partir, deixou vaziar cerca de 63 mil toneladas de petróleo na Espanha<sup>32</sup>. Isso prova que mesmo com todas as medidas de prevenção elaboradas, acidentes ainda podem ocorrer, colocando em risco o ambiente marinho.

Sendo assim, diante do crescimento do transporte marítimo, novas medidas devem ser tomadas para garantir que este modal não cause tantos danos ambientais e possa ser utilizado de forma sustentável<sup>33</sup>.

---

<sup>29</sup> Martins, Eliane M. Octaviano. *Desenvolvimento Sustentável e Transporte Marítimo*. Disponível em: <<http://revistaeletronicardfd.unibrazil.com.br/index.php/rdfd/article/view/182/174>>. Acesso em: 25 out. 2013.

<sup>30</sup> Ibid.

<sup>31</sup> Ibid.

<sup>32</sup> Ibid.

<sup>33</sup> Ressaltam CISNEROS e BRINATO em sua obra *Redução dos Impactos Ambientais causados pelo Transporte Marítimo*, que “para isso tem que se conjugar medidas de regulamentação, medidas operacionais e medidas tecnológicas, já que na atualidade não se pode conceber uma empresa seja ela marítima, portuária, que não tenha em seu ideal um desenvolvimento sustentável para o meio ambiente”.

#### **4 RESPONSABILIZAÇÃO POR ACIDENTES OCORRIDOS NO TRANSPORTE MARÍTIMO DE HIDROCARBONETOS EM ÂMBITO INTERNACIONAL**

##### **4.1 O DIREITO DO MAR E AS NORMAS JURÍDICAS SOBRE ACIDENTES COM TRANSPORTE DE PETRÓLEO**

No que diz respeito às normas internacionais que mais se destacam no que se refere à regulamentação das atividades petrolíferas de transporte marítimo, duas ordens de regras devem ser mencionadas com maior pormenorização: o Direito do Mar e o Direito Marítimo. Em que pese a semelhante nomenclatura, esses ramos do Direito Internacional se destinam a finalidades diferentes, quais sejam, em suma, a delimitação e regulamentação jurídica das competências estatais sobre o mar, e a regulação da atividade privada de navegação nele realizada, respectivamente.

A importância do Direito do Mar para a questão do transporte petrolífero se mostra, especialmente, mediante o estabelecimento de normas que irão delimitar até que ponto das águas que circundam cada Estado, este será responsável e titular dos direitos que o acompanham (exploração, produção, navegação, dentre outros). O Direito Marítimo, por outro lado, demonstra sua relevância especialmente para as questões envolvendo as atividades mercantis realizadas em âmbito marítimo, acidentes ambientais, transporte marítimo, dentre outras situações práticas relevantes para o desenvolvimento da conectibilidade dos países além-mar.

Entretanto, para fins de nomenclatura e aplicação ao Direito Internacional, costuma-se adotar o termo Direito do Mar como aquele que abrange todas as regras constitutivas da ordem jurídica marítima internacional, não se fazendo distinções entre os termos acima mencionados. Esta escolha fica claramente determinada quando se observa os termos utilizados na grande maioria dos tratados internacionais que tem por objeto a normatização do Direito Marítimo. Portanto, será esta a terminologia adotada doravante para englobar todo o assunto referente ao regramento do ambiente marítimo.

Assim, tem-se que o Direito do Mar, que inicialmente, tinha origem puramente consuetudinária – fato que não deve causar espanto, visto que a legislação muitas vezes é lenta no que tange à regulamentação de situações já consolidadas na vida prática – teve sua normatização geral instituída em duas convenções internacionais ocorridas em 1958 e 1960. Tais convenções trouxeram preceitos importantes à delimitação das áreas

de atuação próprias de cada Estado, tais como os conceitos de mar territorial e sua extensão, de plataforma continental, de alto mar e de pesca e conservação dos recursos vivos no mar.

Todavia, foi somente entre 1982 e 1997, em Montego Bay, que os acordos e conceitos formados por aquelas aludidas convenções, de fato, tomaram corpo; isso porque foi nesse intercurso temporal que se desenvolveu e se celebrou o maior tratado multilateral, destinado a generalizar a aceitação de um regulamento próprio da utilização do meio marítimo, o qual se denominou Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS – *United Nations Convention on the Law of the Sea*).

Verifica-se deste Tratado o ponto focal deste estudo: o interesse das nações internacionais de criar uma ordem jurídica marítima geral, aliada a uma preocupação ambiental latente, com a interconexão entre a exploração e preservação do ambiente marítimo. Tal intento se encontrava retratado já nos motivos do acordo<sup>34</sup>, restando concretizados ao longo de seu desenvolvimento.

Determinou-se ainda conceitos já desenvolvidos em convenções passadas. Como Mar Territorial (parte externa do domínio marítimo estatal, constituindo a faixa de água até 12 milhas, que banha o litoral de um Estado, sendo, pois, submetido a sua soberania), Zona Contígua (continuação do Mar Territorial, no máximo de 12 milhas a partir de sua limitação final, sobre a qual um Estado exerce poderes fiscalizatórios, mas não soberania absoluta), dentre outros.

Uma das inovações trazidas por essa Convenção de Montego Bay diz respeito à Zona Econômica Exclusiva, a qual imputa ao Estado que sobre ela exerce soberania, certos deveres. Dentre estes se encontra o de proteger e preservar o meio marinho, bem como conservar e gerir os recursos naturais, vivos ou não, as águas sobrejacentes ao leito do mar, o próprio leito e seu subsolo.

Assim, inobstante não ter sido desenvolvido com essa finalidade específica (era mais voltado para fins de regulação econômica), o conceito de Zona Econômica Exclusiva trouxe grandes avanços no que tange à responsabilização dos Estados pela preservação e conservação deste meio ambiente marinho.

---

<sup>34</sup> [...] Reconhecendo a conveniência de estabelecer por meio desta convenção, com a devida consideração pela soberania de todos os Estados, uma ordem jurídica para os mares e oceanos que facilite as comunicações internacionais e promova os usos pacíficos dos mares e oceanos, a utilização equitativa e eficiente dos seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a proteção e a preservação do mundo marítimo (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1998).

Em outra vertente, acompanhando simultaneamente essa evolução do Direito Ambiental Marítimo, denotou-se uma crescente preocupação dos envolvidos na indústria de produção petrolífera com a questão dos acidentes provocados em decorrência do transporte dessa substância e seus derivados, bem como da responsabilização e compensação a ser imputada aos Estados e empresas envolvidas. Foi um sistema jurídico que passou a adquirir relevância com o desenvolvimento tecnológico e o conseqüente impulso dado à indústria do petróleo, principalmente em razão do aumento exponencial de sua demanda.

Desta feita, ainda em 1950, a ONU já demonstrava interesse na tutela do ambiente marítimo contra a poluição advinda de óleos e materiais nucleares. Foi então que se criou, na 4ª sessão da Comissão de Transporte e Comunicação das Nações Unidas, a Organização Consultiva Marítima Intergovernamental (IMCO), hoje com a roupagem de Organização Marítima Internacional (OMI), a qual se delegou a função mor de realizar, inicialmente, estudos específicos sobre a questão destes tipos de poluição.

Dando impulso a esta iniciativa da ONU e, demonstrando preocupação com o número de acidentes envolvendo derramamento de óleo em sua costa, o Reino Unido organizou em 1954, uma convenção para tratar pormenorizadamente da questão de poluição do mar por óleos. Foi desta iniciativa britânica que surgiu a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição do Mar por Óleo, reduzida a OILPOL/54.

Tal convenção foi o “protótipo” para uma das mais importantes regulamentações da questão ambiental relacionada a acidentes da indústria de petróleo em águas internacionais ou nacionais: a Convenção para Prevenção de Poluição por Navios, a MARPOL 73/78. Foi a partir desta regulamentação que se buscou dar mais efetividade à tutela ambiental do meio marítimo, associado à responsabilização mediante reparação, indenização e compensação dos danos causados pelo derramamento de óleo, em mar aberto ou, principalmente, em águas sujeitas à soberania de outros entes estatais.

#### 4.2 LEGISLAÇÃO APLICÁVEL AOS CASOS DE POLUIÇÃO MARÍTIMA OCACIONADA POR ACIDENTES EM TRANSPORTE DE PETRÓLEO

A tutela internacional do ambiente marítimo contra a poluição advinda da indústria petrolífera se dá pela junção de disposições normativas de Direito

Internacional, criadas e aceitas pelos países adeptos, bem como às normatizações valorativas que regem toda a política internacional, e que possuem importância ímpar, dada a relevância axiológica de seus preceitos para toda a humanidade; são as normas de *jus cogens*.

Tratando inicialmente destas últimas, cuja existência, apesar de reconhecida pelos entes internacionais, produz duvidosa eficácia dado o seu caráter genérico, abrangente e principiológico, cabe apontar a relevância de se ter reconhecido o meio ambiente como um bem protegido por uma norma de *jus cogens*.

De fato, se contemplada com a devida eficácia internacional, o *jus cogens* poderia se constituir em uma das maiores formas de tutela do meio ambiente, advinda do Direito Internacional. Isso porque, diferentemente das normas decorrentes de convenções ou tratados, as regras de *jus cogens* são normas imperativas de Direito Internacional geral, as quais se impõem aos Estados, não podendo ser derogadas por quaisquer acordos entre eles; são regras gerais e absolutas que devem ser colocadas no ápice na normativa internacional, na mais alta posição hierárquica do Direito Internacional<sup>35</sup>.

Portanto, consiste o *jus cogens* em um conjunto de regras básicas de regimento e manutenção de uma ordem internacional pública, instituindo respeito a valores básicos e fundamentais de toda a humanidade. Desta forma, o reconhecimento de um valor ou direito/dever, v.g., o de proteção ao meio ambiente (seja ele qual for, terrestre, marítimo, aéreo), como norma de *jus cogens*, poderia vir a constituir resposta eficaz a um interesse coletivo essencial da comunidade, mediante o direcionamento da política internacional, de forma imperativa, sem possibilidade de desvios normativos ensejados pela tutela da geopolítica econômica.

No que diz respeito à regulamentação jurídica estabelecida mediante acordos entre Estados, a tutela da poluição das águas oceânicas por óleos derivados da indústria do petróleo não se iniciou com o incentivo à prevenção e contenção de acidentes. Com base na ideia, inovadora à época, de desenvolvimento sustentável, a qual implicava, por conseguinte, na produção, exploração e distribuição sustentáveis, a preocupação dos Estados se voltava fortemente para a contenção dos despejos voluntários de resíduos decorrentes da produção petrolífera, no ambiente marítimo. Assim, inobstante a

---

<sup>35</sup> MAZZUOLI, Valério de Oliveira. *Curso de Direito Internacional Público*. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011, p. 135.

ocorrência de poluição decorrente de despejos involuntários (acidentes com ruptura do casco), a atenção internacional era destinada à poluição decorrente de procedimentos rotineiros dos navios produtores e transportadores (v.g., lavagem do casco).

Isso se dava em razão de que, apesar de os acidentes com grandes petrolíferos serem aqueles de maior apelo visual e de acentuado prejuízo ambiental, em menor tempo, a ocorrência deles era mínima se comparada ao grau de poluição provocado por atividades rotineiras, que, ainda que em menor quantidade por vez, dada sua frequência, constituem a principal fonte poluidora por óleo dos mares globais. E era isso que se buscava combater com mais afinco, estimulando fiscalizações e punições àqueles que levassem a efeito essas práticas corriqueiras tão danosas ao meio ambiente.

No entanto, a multiplicação de grandes catástrofes ambientais envolvendo acidentes com transporte de hidrocarbonetos, seja por navios, ou por vazamento de oleodutos ou derramamentos em plataformas petrolíferas, a comunidade internacional voltou os olhos para a insegurança ambiental que o desenvolvimento acelerado e a busca pelo lucro incessante advindo da indústria petrolífera estavam causando ao ambiente marítimo. Foi principalmente por essa atenção que os “desastres de derramamento de petróleo” atraíram, que se direcionou a tutela jurisdicional internacional também para sua prevenção e, eventualmente, contenção e responsabilização.

Desta forma, atualmente os Estados, não obstante tenham estabelecido suas próprias regras no que tange ao tema, tendem a observar a aplicação das disposições acerca da proteção marítima contra poluição petrolífera, estabelecidas na mencionada Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, assinada em 1998, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, e o seu Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Ademais, cabe ressaltar um dos mais importantes conjuntos normativos internacionais, voltado especificamente para a cooperação internacional na prevenção e contenção de poluição por óleo, qual seja a Convenção Internacional para Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo (OPCR/90), acordado em 1990.

Assim, a verificação de compatibilidade entre as normas estatais sempre tem como pontos de referência, em regra, as normativas anteriormente destacadas.

Inobstante a relevância destas Convenções, desde 1967 a comunidade internacional revolve em torno do tema da poluição ambiental causada pelo

derramamento de substâncias tóxicas (dentre elas o petróleo e seus derivados). Em vista disto, verifica-se o surgimento de diversas outras Convenções Internacionais, dentre as quais pode-se destacar: Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em caso de Acidentes por Óleo (*INTERVENTION*), de 1969 e Protocolo de 1973, emendada em 1991, 1996 e 2002; Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos causados por Poluição por Óleo (*CLC*), 1969; Convenção sobre a Prevenção de Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e outras matérias (*LC*), 1972 e Protocolo de Londres, 1996; Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo para Compensação de Danos Causados por Poluição por Óleo (*FUND*), 1992; Convenção Internacional sobre responsabilidade e compensação por danos por danos relativos ao transporte por mar de substâncias potencialmente perigosas e nocivas, 1996 e Protocolo de 2000 (*OPRC-HNS Protocol*); Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Anticrustantes Danosos em Navios (*AFS*), 2001; Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por danos causados pela poluição por combustíveis de Navios (*BUNKER*), 2001; Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos dos Navios, 2004 (*BWM*); e Convenção Internacional para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios (*SRC*), 2009<sup>36</sup>.

Os referidos diplomas normativos estabeleceram o que se considera, em geral, condutas vedadas juntamente com as respectivas sanções a serem aplicadas aos agentes causadores do dano. No entanto, em que pesem as determinações internacionais, é fato que a maioria das disposições relativas às situações envolvendo poluição do ambiente marítimo por petróleo deriva de normativas próprias de cada Estado, disciplinando a proteção de sua Zona Econômica Exclusiva.

Em razão dessa pluralidade de disposições normativas, surge a problemática em debate no presente texto, onde surgem questionamentos tais como: Quem se responsabiliza pela poluição marítima causada por práticas corriqueiras ou acidentes da indústria petrolífera? Essa responsabilização depende do local em que se ocorre a poluição? Quem possui competência para aplicar as sanções adequadas aos agentes causadores?

---

<sup>36</sup> REI, Fernando; MORE, Rodrigo F. *Direito Internacional do Meio Ambiente e os Mega-Acidentes de poluição do mar*. Capítulo 3. Disponível em: <<http://www.unisantos.br/edul/public/pdf/petroleo-gas-e-meio-ambiente.pdf>>. Acesso em: 3 nov. 2013.

Através de uma análise de todo insipiente, percebe-se que o cerne dessas questões está na submissão de um Estado – por meio dos navios que, por vezes, servem como extensões do território nacional – às normatizações de Direito Internacional, ou mesmo às normas e, conseqüentemente, à jurisdição emanada por outros Estados, a depender principalmente da nacionalidade do navio transportador e do local onde ocorreu a poluição. Cabe ainda analisar se é o ente estatal que deve ser responsabilizado em todo caso, ou se as próprias empresas privadas, no exercício de suas atividades, também podem ser sancionadas internacionalmente (tendo em vista cada país ter uma regulamentação distinta, no que tange ao tratamento das empresas poluidoras; portanto, o interesse está na existência de uma possível forma de repressão em caráter internacional). É disso que se passa a tratar a seguir.

#### 4.3 RESPONSABILIDADE DO ESTADO E ENTIDADES TRANSPORTADORAS PELA POLUIÇÃO MARÍTIMA POR DERRAMAMENTO DE ÓLEO E DERIVADOS

Inicialmente, faz-se necessário destacar que, em que pese à construção normativa em torno da responsabilização dos agentes poluidores em âmbito internacional, a preocupação principal do Direito Ambiental, seja ele interno ou global, é principalmente a prevenção. A sanção é ato subsidiário, que acompanha sempre um dever de contenção e reparação dos danos causados, mas o foco é evitar que toda e qualquer substância nociva entre em contato com o meio ambiente – nestes casos, o marítimo.

Essa é a linha adotada na maioria das Convenções Internacionais referentes ao cuidado com o meio ambiente, tais como a Rio-92, além da referida OPCR/90, cuja função principal não é a sanção, no sentido de pagamento de multas ou indenizações a quem quer que seja, mas sim o estabelecimento de um efetivo sistema de controle, reação e comunicação de eventuais derramamentos de óleo, ou hidrocarbonetos no ambiente natural. Isso porque o ambiente marinho, em razão de sua própria natureza, promove uma rápida propagação de agentes agressores em seu meio, principalmente se forem líquidos, ocasionando um aumento acelerado da poluição.

Sabe-se que o fortalecimento das medidas sancionadoras, em geral (sejam referentes à indenização ou reparação), são de grande valia para a proteção do meio

ambiente marítimo, isso aliado a uma maior fiscalização, controle, intercomunicação estatal e capacidade de aplicação fática das normas acordadas em sede internacional.

Seguindo essa linha, verifica-se na CNUDM a disposição de regras gerais acerca da regulamentação da responsabilização dos Estados ou entes transportadores pela poluição ambiental marítima<sup>37</sup> realizada em áreas internacionais ou nacionais. Assim, apesar de a questão envolver as mais diversas legislações, culturas, e circunstâncias político-econômicas distintas, ela estabelece uma consolidação de regras já suplantadas dentro dos valores caros à comunidade internacional e, portanto, tem caráter de *lex generalis*, a servir de base para as demais.

Tais regras se encontram na Seção 9, artigo 235 da referida Convenção, a qual determina o dever dos Estados – aqueles que aderiram a ela, pois, em tese, não se pode obrigar uma nação a obedecer às disposições normativas de Direito Internacional as quais não demonstrou aquiescência, tendo em vista a não violação do *pacta sunt servanda* (“dever de cumprir o que se pactua voluntariamente”) – devem zelar pelo cumprimento das suas obrigações internacionais relativas à proteção e preservação do meio marinho, sendo responsáveis em conformidade com o Direito Internacional.

Essa proteção compõe-se da tutela do ambiente marítimo das áreas internacionais, bem como dos mares territoriais vinculados a cada Estado, conforme se aduz do ponto dois do aludido artigo. Assim, determina-se que os Estados devem assegurar, através do seu Direito interno, meios de recurso que permitam obter uma indenização pronta e adequada ou outra espécie de reparação pelos danos resultantes da poluição do meio marinho por pessoas físicas ou jurídicas sob sua jurisdição.

A ideia guia dessa determinação é estabelecer a noção de cooperação internacional, no sentido de adequação das disposições normativas internas ao que se acorda internacionalmente, em prol da proteção ambiental a nível mundial. É com base nessa tendência jurídica que a referida Convenção, bem como outras que também abordam o assunto, direcionam as atividades de investigação, responsabilização e

---

<sup>37</sup> Artigo 1.º. Termos utilizados e âmbito de aplicação. 1 – Para efeitos da presente Convenção: [...] 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 recreio (CNUDM/1982).

punição dos agentes poluidores, normalmente aos Estados os quais estão normativamente subordinados (o Estado refletido em sua bandeira).

É com esse fito ainda que dispõe o mesmo artigo 235 sobre a necessidade de o Estado assegurar a indenização pronta e adequada a ser dada em razão de quaisquer danos resultantes da poluição do meio marinho, cooperando na aplicação do Direito Internacional vigente e no ulterior desenvolvimento do Direito Internacional relativo às responsabilidades quanto à avaliação e indenização de danos, à solução das controvérsias conexas, bem como, na elaboração de critérios e procedimentos para os pagamentos de indenização adequada, tais como o seguro obrigatório ou fundos de indenização. Além disso, a Convenção estabelece ainda como se dará, para os países que a ela se submetem, a questão da responsabilização dos causadores de poluição ambiental por derramamento de óleo.

Em regra, o mar aberto é área livre de domínio público internacional; desta feita, os transportadores que chegarem a provocar algum desastre ambiental pela mencionada causa devem responder perante o Estado representado em sua bandeira, seja a título de responsabilidade civil ou penal. Contudo, estas regras se aplicam somente às embarcações comerciais, por força do artigo 236 do diploma normativo em comento.

Se estiver atravessando – pacificamente – a costa de outro país, o Estado costeiro não pode tomar contra o navio, medidas executórias ou medidas cautelares em matéria civil, salvo se essas medidas estiverem presentes em obrigações assumidas pelo navio ou de responsabilidade em que o mesmo haja incorrido, durante a navegação ou devido a esta, quando da sua passagem pelas águas do Estado costeiro. No entanto, não fica defeso ao Estado intentar ação de responsabilidade civil por perdas ou danos causados pela poluição do meio marinho.

Em caso de quaisquer incidentes de navegação ocorridos a um navio no alto mar que possa acarretar uma responsabilidade penal ou disciplinar para o capitão ou para qualquer outra pessoa a serviço do navio, os procedimentos penais e disciplinares contra essas pessoas só podem ser iniciados perante as autoridades judiciais ou administrativas do Estado de bandeira ou perante as do Estado do qual essas pessoas sejam nacionais. Além disso, nenhum apresamento ou retenção do navio pode ser ordenado, nem mesmo como medida de investigação, por outras autoridades que não as do Estado de bandeira.

Aparenta, assim, haver uma espécie de responsabilidade objetiva dos Estados de bandeira pelos acidentes de seus transportadores, cabendo à legislação interna de cada um a existência e efetivação de um possível direito de “regresso” (o transportador pagar ao Estado aquilo que ele despendeu em razão de suas ações ou omissões lesivas) contra os mesmos.

As complicações internacionais no que concerne à tutela do meio ambiente marítimo contra derramamento de substâncias prejudiciais como o petróleo, se concentram nesta fase.

Isso porque, em seu artigo 39, a referida Convenção – seguindo a principiologia do Direito Internacional – somente vincula à obrigação de zelar pelo cumprimento e responsabilidade por danos causados nas áreas de mar aberto, os Estados Parte e as Organizações Internacionais. Assim, são somente os Estados e, na medida em que lhe cabem, as OIs, que a ela aderem, que devem exercer a função sancionadora sobre empresas estatais ou por pessoas físicas ou jurídicas que possuam sua nacionalidade, ou se encontrem sob seu controle efetivo. Infrações cometidas no mar territorial de outros Estados garantem a estes a realização de medidas que se tomem no decurso de procedimentos avaliativos e, até certo ponto, investigativos.

Assim, tornou-se corriqueira a prática de aquisição de bandeiras – autorizações – por navios, em Estados não adeptos, ou cuja regulamentação seja bem mais flexível. Desta forma, as fiscalizações se tornam reduzidas, bem como as formas de responsabilizar e, conseqüentemente, os mecanismos de controle de eventuais acidentes se tornam escassos.

Por mais que exista uma disposição normativa internacional sobre o não cumprimento de suas obrigações por um Estado Parte ou uma organização internacional, com a subsequente implicação de responsabilidade aos mesmos, a sua aplicação efetiva depende imensamente da adesão e do grau de adesão que o Estado demonstra ao tratado internacional. Trata-se de uma questão de colaboração efetiva internacional para evitar desvios praticados por oportunistas que agem no intuito de levar a efeito um célere, mas bastante inseguro, transporte comercial dessas substâncias.

O enrijecimento do Direito Internacional, com a adoção unânime (ou a maior possível) de seus preceitos, bem como a aplicação efetiva de suas disposições, poderia fortalecer o cerco contra os acidentes no transporte de petróleo, fenômeno que, apesar de não tão recorrente, causa um abalo ambiental deveras profundo, que se perpetua por

muito tempo, prejudicando não só a fauna e flora marítimas, como também a própria civilização dependente dessas fontes de suprimento.

Talvez também uma reinterpretação da função desempenhada pelos denominados Tribunais Internacionais do Direito do Mar e a Câmara de Controvérsia, para, ao invés de se restringir a julgar controvérsias envolvendo a aplicação deste texto normativo, também fossem mais eficientes na efetivação de julgamentos envolvendo responsáveis por poluição ambiental marítima. É de fato algo difícil de se atingir atualmente, tendo em vista que ambos os órgãos atuam de forma subsidiária à jurisdição nacional de cada Estado, o que encurta, e muito, sua força e amplitude impositiva sobre os entes estatais.

## 5 CONCLUSÃO

O presente trabalho destinou-se a explicar, adentrar e analisar a problemática concernente à efetivação – mediante fiscalização e fortalecimento – do Direito Internacional, mais especificamente no que tange à tutela do direito global a um meio ambiente preservado, que seja aproveitável às futuras gerações.

Dentro dessa necessidade de proteção, que ganhou terreno com a realização de diversas e inúmeras convenções internacionais sobre o tema, a comunidade internacional obrigou, de certa forma, os Estados, mormente aqueles de maior poderio político-econômico, a voltarem os olhos para a questão de proteção do meio ambiente frente ao crescimento desenfreado do capitalismo.

E é aí que se insere a indústria petrolífera. A sua exploração gera uma tremenda circulação de riquezas, seja em dinheiro ou mercadorias, fato que, obviamente, gera o interesse e a competitividade entre os empresários; a partir daí, há que se colocar algum freio na busca incessante pelo lucro, pela produção mais eficiente, pelo transporte mais veloz, porque todos esses interesses individuais (às vezes disfarçados de públicos) podem ocasionar danos irreparáveis à natureza, principalmente ao ambiente marítimo.

Por isso então que se verifica essa necessidade de imposição de disposições normativas que, em razão de seu caráter fundamental à humanidade, sejam colocadas em um patamar superior, exigindo-se seu respeito e adesão por parte dos que a elas estão sujeitos, para que o desenvolvimento econômico, necessário a todas as nações,

não se dê mediante a destruição da fauna e flora globais, que são também imprescindíveis a todas elas.

Verificou-se, portanto, o estabelecimento de um sistema cada vez mais complexo e amplo de responsabilização dos Estados pelo Direito Internacional, responsabilidade essa objetiva, mas que só pode ser aplicada a depender da voluntariedade de cada Estado em se submeter às normas internacionais devidas. Aos transportadores cabe responder, em regra, perante seu país de origem, ou país de bandeira.

Conclui-se, então, que o Direito Internacional tem realizado um importante papel de impor aos Estados uma noção de colaboração internacional e responsabilização por danos causados ao ambiente marítimo. O que resta é aos Estados aderirem e incorporarem, plenamente, às suas normas regulamentadoras, aplicando-as, de forma concisa, na prevenção de acidentes, restauração do ambiente marítimo e sancionamento efetivo dos responsáveis diretos pela poluição.

## REFERÊNCIAS

Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP . 2013. *Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo e do Gás Natural 2013*.

CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DIREITO DO MAR DE 1982.

Decreto 1.530. Disponível em:

<<http://www.aquaseg.ufsc.br/files/2011/07/CNUDM.pdf>>. Acesso em: 26 out. 2013.

CISNEROS, Juan Carlos Montoya; BRINATO, Hernani Luiz. *Redução dos Impactos Ambientais causados pelo Transporte Marítimo*. Disponível em:

<<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3135/tde-03042012-081921/pt-br.php>>. Acesso em: 4 nov. 2013.

FERREIRA NETO, Ricardo. *Análise do Transporte de Carga Marítimo Brasileiro de Longo Curso com Relação à Participação e Perda de Espaço no Cenário Mundial*. 2010. 106 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010. Disponível em:

<[http://fenix3.ufrj.br/60/teses/coppe\\_m/RicardoFerreiraNeto.pdf](http://fenix3.ufrj.br/60/teses/coppe_m/RicardoFerreiraNeto.pdf)>. Acesso em: 4 nov. 2013.

Martins, Eliane M. Octaviano. *Desenvolvimento Sustentável e Transporte Marítimos*. Disponível em: <<http://revistaeletronicardfd.unibrazil.com.br/index.php/rdfd/article/view/182/174>>. Acesso em: 25 out. 2013.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Segurança Marítima Vis-à-vis Desenvolvimento Sustentável*. CEJ, Brasília, n. 36, p.103-107, abr./jun. 2007, p. 104.

MAZZUOLI, Valério de Oliveira. *Curso de Direito Internacional Público*. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.

REI, Fernando; MORE, Rodrigo F.. *Direito Internacional do Meio Ambiente e os Mega-Acidentes de poluição do mar*. Capítulo 3. Disponível em: <<http://www.unisantos.br/edul/public/pdf/petroleo-gas-e-meio-ambiente.pdf>>. Acesso em: 3 nov. 2013.

SILVA, Priscila da. *Transporte Marítimo de Petróleo e Derivados na Costa Brasileira: estrutura e implicações ambientais*. Disponível em: <<http://www.ppe.ufrj.br/pppe/production/tesis/prdasilva.pdf>>. Acesso em: 2 nov. 2013.

TOMMASI, Luiz Roberto. *Meio Ambiente & Oceanos*. São Paulo: Senac São Paulo, 2008.