

POLUIÇÃO MARINHA E RESPONSABILIDADE CIVIL NAS ATIVIDADES *OFF-SHORE* DA INDÚSTRIA DO PETRÓLEO

Julianne Holder. Camila Gomes Câmara

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O meio ambiente saudável e ecologicamente equilibrado é um direito de todos, resguardado pela Constituição Federal, com fins à preservação da qualidade de vida das presentes e futuras gerações. A natureza é o bem mais precioso da humanidade merecendo zelo e cuidados adequados à sua fragilidade. Poluindo o meio ambiente o ser humano contribui para a degradação de sua própria espécie, atingindo obliquamente uma gama de seres vivos que em nada contribuíram para o desequilíbrio ecológico. A poluição, no mínimo, é injusta.

Catástrofes ocorridas em águas, especialmente envolvendo hidrocarbonetos, se mostram algo difícil de controlar em virtude da rápida disseminação dos poluentes e pela falta de uma tecnologia ágil na hora de conter o óleo derramado. Como consequência, observaremos uma mortandade alarmante de organismos marinhos, da fauna ictiológica, aves marinhas¹, além dos prejuízos experimentados pelas atividades econômicas desenvolvidas na área impactada e o comprometimento de toda a região conexa, inclusive da saúde, rotina e qualidade de vida da população afetada.

Um exemplo de acidente marinho ocorrido no Brasil, envolvendo o derramamento de hidrocarbonetos, foi o caso da baía de Guanabara em janeiro de 2000, quando um duto da Petrobrás, que liga a refinaria Duque de Caxias (REDUC) aos terminais de Ilha d'água no Rio de Janeiro, despejou no mar mais de 1 milhão de litros de óleo, causando, fora ao dano ambiental gigantesco, um prejuízo considerável à todas as atividades humanas dos arredores.

¹ O petróleo é menos denso do que a água, por isso flutua sobre ela, impedindo a penetração do oxigênio do ar e da luz do sol. Sem oxigênio os peixes não podem viver e sem a luz as algas flutuantes, principais fornecedoras de alimento para os primeiros elos da cadeia alimentar, não podem fazer a fotossíntese. Quanto aos peixes, o petróleo adere às guelras (brânquias), impedindo-os de respirar, levando-os à morte por asfixia, além do mais, gruda nas penas das aves aquáticas impedindo-as de voar e realizar a termoregulação. Os mangues, considerados os berçários dos oceanos, também são afetados drasticamente pelo petróleo, que elimina os filhotes de várias espécies que ali se reproduzem, acarretando a paulatina desestruturação da cadeia alimentar e conseqüente destruição do ecossistema marinho local.

Dentre os principais prejudicados pelo derramamento de petróleo em ambientes marinhos, tomando como exemplo o acidente ocorrido na baía de Guanabara, podemos destacar os proprietários das embarcações atingidas pelo óleo, pescadores que tiveram suas redes inutilizadas, restaurantes e hotéis que perderam sua clientela²; enfim, uma variada gama de atividades econômicas sofreu as conseqüências nocivas do derramamento de petróleo no mar, ocasionando, ainda, o que é pior, a desestruturação da economia de diversas famílias dependentes das atividades comerciais afetadas.

Apesar de toda a cadeia produtiva da Indústria do Petróleo e Gás Natural (IPGN) significar, por sua própria natureza, um perigo demasiado, tanto ao meio ambiente quanto à coletividade, a exploração de petróleo *off shore*³ demonstra um risco consideravelmente maior, devido a facilidade de propagação do óleo em ambientes aquáticos, a grande quantidade de seres vivos envenenados, além da impossibilidade em se mensurar os prejuízos ocasionados ao ecossistema, sobretudo aqueles que se projetarão para as futuras gerações.

Além dos riscos de desastres petrolíferos em ambiente marinho, somam-se, ainda, os constantes vazamentos oriundos de operações rotineiras de abastecimento, carga e descarga em terminais e portos, além da contaminação ocasionada pela lavagem de tanques e reservatórios de petroleiros e plataformas. A poluição decorrente das atividades diárias da IPGN, embora de menores proporções, se mostra preocupante em razão da frequência com que são realizadas, contaminando, paulatinamente, o ecossistema marinho local.

No entanto, apesar da alta potencialidade poluidora, cada vez mais a indústria petrolífera brasileira se consolida na prospecção de petróleo *off shore*. Novas jazidas são descobertas e blocos licitados, grande parte em ambientes marinhos, como demonstram as bacias de Campos/RJ e de Santos/SP, alvos de rodadas licitatórias realizadas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Bicombustíveis (ANP)⁴.

² PIRES FILHO, Ivon. Responsabilidade civil por dano ambiental. In: PIRES FILHO, Ivon MARANHÃO, Daniel de Albuquerque; MONTENEGRO FILHO, Misael. (coord.). **Responsabilidade civil – Temas atuais**. Anais do encontro nacional de responsabilidade civil – Recife/PE. 2000. Pág. 148.

³ Exploração de petróleo em águas profundas e ultra-profundas.

⁴ Dentre outros exemplos, de derramamento de petróleo em águas, vale mencionar: O ocorrido em 16/03/2000 quando o navio Mafra, da Frota Nacional de Petróleo, derramou 7.250 litros de óleo no canal

2 A RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS PETROLÍFERAS NOS ACIDENTES MARÍTIMOS

Diante do tema de responsabilização civil por derramamento de hidrocarbonetos em ambientes marinhos, a lei brasileira reconhece a existência de duas categorias de dano: Um difuso e coletivo consubstanciado pela lesão ao meio ambiente; outro particular, individualmente causado às pessoas físicas e jurídicas prejudicadas pela efusão de petróleo no mar.

Dessa forma a responsabilidade civil vai encontrar dois fundamentos distintos, um dirigido à tutela ambiental, outro destinado à reparação dos prejuízos acarretados à terceiros. Teremos, assim, a incidência de dois fundamentos que embasarão a responsabilidade das empresas petrolíferas pelos acidentes marítimos envolvendo a vazão de petróleo: a teoria do risco integral e a teoria do risco da atividade (ou do risco criado).

Tanto a responsabilidade fundada na teoria do risco integral, como a fundada na teoria do risco da atividade, por serem objetivas, só serão admitidas quando expressamente previstas em lei. De fato, o artigo 14, §1º, da Lei 6.938/81 obriga o poluidor a reparar os danos causados a terceiros e ao meio ambiente em decorrência das atividades que desenvolva, ainda que inexista culpa.

de São Sebastião, litoral norte de São Paulo. O produto transbordou do tanque de reserva de resíduos oleosos, situado no lado esquerdo da popa. O famoso caso do Paraná, quando, em 16/07/2000, Quatro milhões de litros de óleo foram despejados nos rios Barigüi e Iguazu por causa de uma ruptura da junta de expansão de uma tubulação da Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar - Petrobrás). O acidente levou duas horas para ser detectado, tornando-se o maior desastre ambiental provocado pela Petrobrás em 25 anos. Em 11/03/2000, Cerca de 18 mil litros de óleo cru vazaram em Tramandaí, no litoral gaúcho, quando da transferência de um navio petroleiro para o Terminal Almirante Soares Dutra (Tedut), pertencente a Petrobrás, provocando uma mancha de cerca de três quilômetros na Praia de Jardim do Éden. Esses, dentre outros acidentes envolvendo derramamento de hidrocarbonetos em águas, contabilizam cerca de 35 derrames de grandes proporções em todo o Brasil, ocorridos entre julho de 1992 e outubro de 2001, só para se ter uma idéia da constância com que o ecossistema marinho se contamina em virtude das atividades da IPGN.

2.1 ASPECTOS JURÍDICOS DO DANO AMBIENTAL: A RESPONSABILIDADE OBJETIVA INTEGRAL E A INCIDÊNCIA DO PRINCÍPIO DO POLUIDOR-PAGADOR

Quando o assunto é dano ambiental, a responsabilidade civil se arrima na teoria do risco integral, ou seja, a obrigação de reparar o dano é objetiva, independente de culpa, respondendo pelo dano ecológico o agente que deu causa a ele por qualquer atividade ou ato seu, ainda que lícitos e ainda que fruto do caso fortuito ou da força maior, pois em matéria de dano ambiental todo e qualquer prejuízo precisa ser restaurado, o que não pode é deixar o ecossistema ao desamparo possibilitando a exoneração do poluidor, ainda que em face de eventos inesperados e imprevisíveis. Se o dano ao meio ambiente existe, ele deve ser reparado, independente da saúde financeira do empresário poluidor.

Há quem critique a teoria do risco integral por dizer impossível uma responsabilidade sem nexos causal. Entretanto, ainda que o dano ambiental seja proveniente de eventos da natureza, não haverá o rompimento do nexo causal, pois só houve a poluição porque existia uma atividade potencialmente poluidora sendo desenvolvida no local. Se a atividade não tivesse sendo explorada o dano também não teria ocorrido, por tanto, nada mais justo que o agente causador da lesão ambiental arque com a sua reparação.

Se litros e litros de petróleo foram despejados no oceano, ainda que, por exemplo, oriundo de um maremoto ou *tsunami*, a contaminação só ocorreu porque existia uma plataforma prospectando petróleo na região, um petroleiro transportando o óleo, ou mesmo um terminal marítimo operando com material poluente, não havendo, pois, o rompimento do nexo causal.

Completando a teoria do risco integral aplicada ao dano ecológico, surge o princípio do poluidor-pagador, obrigando a empresa poluidora não só à reparação do dano causado, como também, ao custeio de medidas repressivas e preventivas; constituindo um verdadeiro desestímulo à prática de ações nocivas ao meio ambiente, uma vez que, configurado o dano ambiental, será a própria empresa poluidora quem custeará os encargos da recuperação ambiental.

Faz-se relevante esclarecer alguns pontos acerca do princípio do poluidor pagador: Primeiramente, ele não constitui um salvo conduto para que determinadas empresas, que possuem capacidade econômica para arcar com o ônus da reparação, possam poluir demasiadamente. Pelo contrário, o princípio do poluidor pagador deve ser associado à idéia de prevenção do dano ecológico, uma vez que busca obrigar o potencial poluidor a adotar postura preventiva, que impeça a produção do dano ao meio ambiente.

No entanto, mesmo que atue conforme as regras de segurança, tomando todas as cautelas necessárias a evitar a contaminação do meio ambiente, havendo a concretização do dano ecológico, o poluidor será por ele responsabilizado. Devendo, não só, agir de modo imediato para conter o acidente, diminuindo a esfera de incidência da lesão ambiental, como também deverá atuar restaurando a área degradada, sem se eximir de eventuais sanções penais e administrativas (art. 225, §3 CF).

A potencialidade danosa da IPGN ao meio ambiente é inegável, o desenvolvimento de toda a sua cadeia produtiva implica em atividades que põem em xeque o bem estar e o equilíbrio ecológico. Neste quadro, a aplicação do poluidor pagador se eleva ao status da indispensabilidade como mecanismo eficiente na hora de refrear os impulsos lucrativos das empresas petrolíferas.

2.2 O DANO INDIVIDUAL E A RESPONSABILIDADE OBJETIVA PELA TEORIA DO RISCO DA ATIVIDADE

Quanto aos prejuízos suportados por terceiros, decorrentes do derrame de petróleo em ambientes marinhos, a responsabilidade será calcada na teoria do risco da atividade (prevista no parágrafo único do artigo 927 do Código Civil - CC), ou melhor: aquele que exerce uma atividade potencialmente perigosa, expondo ao perigo toda a sociedade, deve assumir os riscos e reparar os danos dela decorrentes. Tal responsabilidade é objetiva, vai existir independente de culpa e ainda que a atividade seja lícita e venha se desenvolvendo normalmente.

Na verdade, certas atividades, muito embora denotem elevado grau de periculosidade, em virtude de sua natureza nociva, são lícitas, socialmente aceitas e até indispensáveis para a manutenção da harmonia e do equilíbrio da vida em sociedade; é o caso não só da indústria de petróleo, mas das empresas que fornecem energia elétrica, transporte aéreo, combustíveis diversos, dentre outras.

O fundamento justificador da responsabilidade pela teoria do risco da atividade (ou do risco criado) é o perigo, o risco à bem jurídico alheio, a potencialidade de tal atividade em ocasionar um dano em virtude de sua própria natureza perniciosa, como ocorre em toda a cadeia produtiva da IPGN. No entanto, tal responsabilidade só surge quando o dano passa do plano da probabilidade, se concretizando no patrimônio de alguém determinado. Não existindo lesão à bem jurídico, não há o que se falar em responsabilidade, uma vez que a atividade desenvolvida é lícita, ainda que perigosa.

Diferentemente do que se observa na teoria do risco integral, na teoria do risco da atividade a responsabilidade do poluidor poderá ser excluída, caso se verifique a existência de caso fortuito ou força maior. Ou, ainda, poderá ser atenuada quando da culpa concorrente da vítima. Desta maneira, aqueles indivíduos que tiveram suas atividades prejudicadas pelo derrame de petróleo no mar, poderão restar sem o reparo dos prejuízos sofridos caso ocorra alguma das excludentes donexo causal.

Na reparação do dano se buscará em princípio o restabelecimento do estado anterior (*statu quo ante*), não sendo possível este, parte-se para a apuração dos danos emergente e dos lucros cessantes (artigo 402 c/c 404 do CC), que deverão ser indenizados ao lesado. No caso do dano ao meio ambiente, o poluidor será condenado a proceder à restauração ecológica ou desembolsar o valor necessário para tanto, o que não excluirá as sanções penais e administrativas correspondentes.

Em caso de lesões ou qualquer outra ofensa à saúde, provocadas em terceiros devido a contaminação decorrente do contato com o óleo, a reparação do dano deve abarcar, não só as perdas e danos, mas as despesas com o tratamento médico/hospitalar da vítima, e, caso resulte em defeito físico ou mental que obste ao ofendido exercer o seu ofício ou profissão, ou mesmo que lhe incapacite para o trabalho, fará jus à uma pensão correspondente ao trabalho para o qual se inabilitou (artigo 949 c/c 950 do CC).

Hoje em dia, existem diversas técnicas e equipamentos para conter e combater o vazamento de óleo em ambientes aquáticos, recuperando, assim, a área impactada. Dentre as diversas técnicas de limpeza, merece destaque as barreiras de contenção que possuem a finalidade de refrear o material derramado, concentrando, bloqueando e direcionando a mancha de óleo para locais menos vulneráveis ou mais favoráveis ao seu recolhimento, evitando que o petróleo atinja áreas de interesse ecológico ou sócio-econômico. Os dispersantes, por sua vez, são elementos químicos, de natureza orgânica, que visam emulsionar o petróleo na água, sob forma de pequenas gotículas que facilitam a biodegradação pela flora e pela fauna, acelerando o processo de autodepuração e a diluição do óleo.

3 ASPECTOS CONSTITUCIONAIS E INFRALEGAIS ACERCA DA PROTEÇÃO AMBIENTAL

Após o estudo dos elementos que envolvem o conceito e a aplicação da responsabilidade civil nas questões referentes a poluição marinha por hidrocarbonetos, tema central do presente artigo, iniciamos uma análise dos institutos legais que abarcam direta ou indiretamente o tema, tomando como ponto de partida a Carta Política de 1988.

Sabe-se que antes da Constituição promulgada em outubro de 1988, não havia preocupação pelas Constituições antigas em dedicar a devida proteção ao meio ambiente, sendo assim os cuidados com a esfera marinha era praticamente inexistentes dentro do ordenamento nacional, passo iniciado pela sociedade mundial com Conferência das Nações Unidas sobre o Homem e o Meio Ambiente, realizada em Estocolmo no ano de 1972. Dessa forma, a Carta Política de 1988, ficou consagrada como um marco histórico no que tange a proteção ambiental.⁵

Este passou então a receber um olhar especial por parte das autoridades brasileiras, ganhando forte respaldo no ordenamento jurídico, o qual vem sendo intensificado a partir de então, ficando consagrada a proteção administrativa, legislativa

⁵ MORAES, Alexandre de. **Direito Constitucional**, 18ª edição. Editora Atlas. São Paulo/SP. 2005, pág. 741.

e judicial do que agora é direito fundamental do homem, o meio ambiente, demonstrado no artigo 5º, inciso LXXIII.

Uma tutela mais direta é conferida a ele no artigo 225 da Constituição, mas não é só nele que encontramos meios de fornecer a devida proteção ambiental, mas ao longo de todo o texto é possível encontrar amparos legais, e de valor hierárquico preponderante para ele. Nesse cotejo, merece ressalva alguns deles, mostrando esse amparo constitucional.

A proteção ambiental é um dever de todo cidadão, e para não restringir a definições meramente jurídicas, é dever de todo homem que vive nele e dele dependente, é dever de todo ser vivo, cada um trabalhando em cima daquilo que lhe é ofertado, buscando preservar seu hábitat e fonte de recursos. Frente a toda sociedade a Constituição define a competência para protegê-lo, tentando criar parâmetros legais que, dê a cada indivíduo, cada ente estatal, o seu papel de colaborador. E assim trás em seu artigo 23, inciso VI, da competência para proteger e combater a poluição, impondo uma competência comum, onde cada legitimado tem capacidade de tomar as medidas necessárias para o exercício de seu poder, conferindo tal tarefa aos entes da União, Estados, Distrito Federal e também dos Municípios.

O artigo seguinte já restringe um pouco quando disciplina competência legislativa, pois estipula uma atuação concorrente⁶, para qual fica excluída os Municípios. Tudo isso quando trás em seu inciso VI, a referida competência, para, além de outras coisas, proteção do meio ambiente e controle da poluição, trazendo em seus parágrafos como deve ocorrer essa estruturação, quando se reserva para União uma regulamentação geral, e que não exclua a legislação suplementar dos Estados.

Apesar de no começo a Carta se limitar a tratar do meio ambiente de forma indireta, não esqueceu de ofertar uma atenção mais específica, e trás o artigo 225 destinado especificamente a tais questões, tratando dos pontos de destaque, e demonstrando a posição que ele ocupa atualmente, como um direito fundamental do

⁶ Lembrando que no caso de competência comum não há primazia entre as normas, já na competência concorrente deve ser observado o princípio da hierarquia das normas, pelo qual a legislação federal tem primazia sobre a estadual e a municipal, acabando muitas vezes os entes federais legislando de forma geral e deixando as especificidades para Estados e Municípios, e na falta de norma geral resta a estes, observando a ordem, exercer o poder legislativo pleno.

homem, dando alguns regramentos essenciais ao tema, ofertando amparo para uma melhor compreensão das disposições infralegais.

A partir de então fazemos um estudo das normas que tratam especificamente do tema ora em estudo, analisando a Lei nº 9.966/00⁷ e mecanismos procedimentais, sendo eles a Ação Civil pública e a Ação Popular, os quais amparam os casos de danos ambientais, e dentre eles o derramamento de óleo em ambiente marinho.

4 PANORAMA LEGAL SOBRE A POLUIÇÃO MARINHA

Apesar de em questões ambientais o Brasil só ter se manifestado constitucionalmente a partir do texto de 1988, no ano de 1967 já era possível encontrar amparo legal que desse algum enfoque ao transporte marítimo de substâncias tóxicas, e as conseqüências advindas de possíveis desastres ecológicos, e para isso vigorava a Lei nº 5.357, de 17 de novembro de 1967, e que foi posteriormente revogada pela chamada Lei do Óleo.

A lei 5.357/67 apesar de remeter ao assunto era restritivamente de cunho administrativo, pois se limitava a aplicação de multa àqueles que transgredissem as suas normas. Penalidades estas que ficavam a cargo da Capitania dos Portos, e que seriam imputadas tanto as embarcações estrangeiras como nacionais, desde que ocasionassem derramamento de óleo em águas brasileiras.

Anos depois, em 1981, foi editada no Brasil a lei 6.938, instituindo a Política Nacional do Meio Ambiente, totalmente recepcionada pela Carta de 1988, a qual prevê quem será encaixado na posição de poluidor, restando a mesma a todos que se responsabilizam pelas atividades causadoras de degradações ambientais. Vê-se, portanto, que o Brasil só iniciou sua preocupação ambiental na década de 1980, com esta lei que ainda nos dias de hoje se apresenta bastante atualizada, e em perfeitas condições de aplicabilidade, amparada sempre pelos fortes princípios do Direito Ambiental, ramo do direito no qual eles – princípios fundamentais – encontram grande repercussão.

⁷ Essa lei ficou conhecida como Lei do Óleo e “Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleos e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob a jurisdição nacional e dá outras providências”.

Além de estabelecer a Política Nacional do Meio Ambiente, começou a vislumbrar a possibilidade de uma responsabilidade objetiva no tocante as questões ambientais, como bem assevera o artigo 4º, VII, quando imputa ao poluidor-pagador a obrigação de recuperar, e quando necessário indenizar também, os danos, sem deixar de lado aquele que mesmo não sendo causador dele, sendo diretamente beneficiado pelo que foi fruto de uma produção poluente, também merece a imputação de contribuição por esse uso.

Esse mesmo preceito foi mais a frente disciplinado no artigo 14, § 1º, e ficando nele bem mais evidente a responsabilidade objetiva quando dispensa a existência de culpa para constatação da obrigação de tomar as medidas necessárias, cabendo inclusive outras penalidades. A imputação da responsabilidade objetiva tem fundamento principalmente no fato da dificuldade na comprovação da culpa por parte daquele detentor de atividade poluidora.

Nesses casos para se eximir da responsabilidade, o agente poluidor teria que comprovar a não realização da atividade poluidora assim como a inexistência do dano, pois havendo possibilidade de estabelecer o mínimo que fosse denexo causal, mesmo nas situações que se configurariam como de caso fortuito ou força maior, já é possível vislumbrar a imputação do que dispõe o artigo 14 da Lei nº 6.938/81. Tudo isso porque quando se trata de meio ambiente, não cabe aplicar causas de exclusão, assim como a licitude da conduta não exime o poluidor. No que toca especificamente a poluição marinha por óleo, tal disposição vem expressa na lei que a regulamenta, em seu artigo 21.

Em 1992, no Rio de Janeiro, ocorreu a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), que dentre os vários documentos elaborados, buscando uma conscientização da idéia de desenvolvimento sustentável associado ao equilíbrio ecológico, destaque deve ser dado a Agenda 21, principal documento da Conferência, norteador da idéia de um novo padrão de desenvolvimento ambientalmente racional. Possuidor de 40 capítulos reservou um deles a proteção dos mares e oceanos (capítulo 17). Apesar de não tratar do tema responsabilidade confere

definições e estabelece os tipos de poluições possíveis, servindo de complemento a Conferência também promovida pelas Nações Unidas em Montego Bay, Jamaica⁸.

Finalizando o presente panorama legislativo acerca da proteção do ambiente marinho, o qual ganhou impulso no contexto nacional com a flexibilização do monopólio do petróleo em 1997, está em vigência a Lei 9.966/00, a qual trás direcionamentos precisos para essa proteção, com medidas técnicas impostas aos agentes portuários, as quais devem ser rigorosamente seguidas, sempre em benefício de uma cautela que deve ser mantida, pois o mais complicado, e porque não dizer o impossível quando se fala em meio ambiente é restabelecer o *status quo ante*, tão almejado e buscado pelas responsabilizações impostas.

Essa lei adota a teoria do risco, já explicada em momento anterior, e de grande relevância para proteção e preservação ambiental imputando inclusive sanções de natureza administrativa ao agente poluidor, com aplicação subsidiária da Lei 9.605 /98, que trás sanções também penais quando configurada uma conduta lesiva ao meio ambiente.

A existência da responsabilidade penal como trás a Lei nº 9.605/98 é bastante pertinente, pois a simples perspectiva de ônus meramente reparatório nem sempre atinge o resultado almejado: que é a construção de uma consciência sócio-ambiental calcada no desenvolvimento sustentável. E por mais que pareça difícil aplicar uma sanção de natureza penal em situações dessa categoria, manter essa possibilidade, e quem sabe intensificá-la, se mostra como elemento de fundamental importância nesse trabalho de conscientização.

4.1 A LEI DO ÓLEO E A PROTEÇÃO AO AMBIENTE MARINHO

Esse novo texto legal, ainda que sem total regulamentação, consegue apresentar certa abrangência no que seria necessário para uma atuação mais forte no tema ora apresentado. Tanto é que coliga conhecimentos técnicos, sobre os quais se

⁸ A Conferência de Montego Bay, na Jamaica, realizada pelas Nações Unidas, trata da aceitação da Convenção sobre direito do mar que apesar de datada de 1958, teve sua primeira aceitação em 30 de abril de 1982, mas somente em 16 de novembro de 1994 entrou em vigor internacionalmente. O Brasil nesse contexto só veio a ratificá-la em 22 de dezembro de 1998.

aplicarão conceitos jurídicos, a fim de não esquecer nenhum ponto fundamental para esse trabalho de proteção do mar.

Ela trás conceitos dos elementos que envolvem atividades em ambientes próximo ao mar, ou mesmo nele, como porto organizado, lixo, substância nociva, órgão ambiental, inclusive órgão regulador da indústria do petróleo. Apresenta ainda em quais casos haverá incidência da citada lei, até que ponto ela ainda é competente para regular situações de desastres ecológicos marinhos, nos ensinados o que vem a ser limitado como águas sob jurisdição nacional.

O que merece destaque, no entanto, é a preocupação dela com a prevenção, pois é perfeitamente compreensível que imputar sanções sem conscientizar essas empresas para instalação de planos de prevenção não trás muito proveito ao que garante a Constituição de 1988, que é a manutenção de um meio ambiente equilibrado. Ora, se há grandes dificuldades em restabelecer o que foi degradado, do que valeria unicamente imputar obrigações de indenizar, se em momento posterior estaria a empresa atuando sob as mesmas condições precárias de produção em um ambiente como esse, nas quais as conseqüências de um desastre se alastram em uma extensão maior, agredindo ecossistemas longínquos.

Vários de seus artigos mostram a veracidade da preocupação com a prevenção, melhor meio de proteção do ambiente marinho contra desastres ecológicos provenientes de derramamento de óleos, exigência de estudos técnicos prévios, planos de emergência e prevenção como requisito para possibilidade de atuação, e mais ainda a atuação dos órgãos ambientais, em todas as esferas, União, Estados e Municípios, tudo em prol de atingir o melhor resultado na prevenção, controle e fiscalização dessas atividades. É uma lei que tem grandes fundamentos nas normas internacionais, tanto que trás ao longo de seu texto menção a uma das principais Convenções internacionais, a MARPOL 73/78, além de reconhecer outras Convenções.

4.2 INSTRUMENTOS INTERNACIONAIS

No plano internacional toda essa preocupação com a poluição do ambiente marinho teve um primeiro passo com a Conferência Jurídica Internacional sobre Danos a Poluição Marinha, em Bruxelas, em 1969, instituída para tentar minimizar as deficiências do sistema percebidas após o acidente com o navio “Torrey Canyon” em 1967, que derramou 120.000 toneladas de óleo no mar do norte atingindo toda cota da Grã-Bretanha.

Já se percebe que quando se trata de desastre em águas, as conseqüências podem ser muito mais desastrosas do que em qualquer outro ambiente, pelo simples fato de que a água consegue transportar com facilidade tudo que nela é jogado. Nela foi assinada a Convenção Internacional relativa à intervenção em Alto-mar em caso de acidentes por poluição por óleo, a partir de então, iniciava a construção de novos atos internacionais que se mostrassem capazes de prevenir os perigos provindo do transporte de petróleo.

Apesar de concretizada em 1969, o Brasil só levou a referida Convenção a apreciação mais de trinta anos depois, pois o Projeto de Decreto Legislativo nº 2.141 que recepiona o citado ato internacional só foi aprovado em 2006, cujo relator foi o Deputado Luciano Zica⁹.

Ela também foi fonte para Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por danos Causados por Poluição por Óleo – CLC, prevista na Lei 9.966 de 2000, em seu artigo 2º inciso II, cujo objetivo principal foi limitar a responsabilidade civil pelos danos ocasionados a terceiros, mas que se manteve incompleta por excluir derivados claros¹⁰ do petróleo bruto, mas ao mesmo tempo impondo o sistema compulsório de seguro obrigatório¹¹. Esta limitação se dava quanto aos valores que iriam ser pagos pelos donos de embarcações, o que se apresenta com uma maior

⁹ Dados mais precisos podem ser obtidos do *site* da Câmara dos deputados: <http://www.camara.gov.br/sileg/integras/395773.pdf>.

¹⁰ Essa convenção não aplicava a responsabilização quando o desastre fosse ocasionado por substâncias como diesel, gasolina ou querosene, o que eximia muitos casos, e assim muitos agentes ficavam impunes no tocante a ter que arcar com essa responsabilidade.

¹¹ Com esse sistema cada país tinha o direito de cobrar os prejuízos arcados com a reparação dos danos a esse seguro internacional que seria criado.

preocupação com os agentes do que com o próprio meio ambiente, muitas limitações e muitos casos de exclusão eximindo e de certa forma facilitando para quem dessas atividades viviam. Esta Convenção foi aprovada no país pelo Decreto-legislativo nº 74 de 1976, e introduzida oficialmente no ordenamento pelo decreto 79.437 de 1977, posteriormente regulamentado por outro Decreto em 1979, o de nº 83.540.

Mesmo com tantas restrições, ela criou um sistema internacional unificado, na medida em que os países signatários tentaram, sempre adequando ao sistema interno de cada membro, criar regras e procedimentos até certo ponto uniformes em prol de um equilíbrio internacional.

Tentando uma apresentação cronológica em 1972 ocorreu a Conferência de Estocolmo, dedicada ao meio ambiente completo, mas que não esqueceu de reservar espaço a proteção marinha dentro dos objetivos de preservação ambiental. Resultado da Declaração das Nações Unidas alertou o mundo para necessidade em prevenir a poluição para resguardar os recursos marinhos, colocando em ressalva a não danificação dos recursos vivos e da vida marinha, haja vista sua grande importância para o homem. Essa Conferência como já colocado em momento anterior, foi de grande importância pois levou o Brasil a começar a pensar em mecanismos de preservação e proteção ambiental, tanto que foi nela que a Constituição, e anteriormente a Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, se baseou para iniciar uma estrutura no ordenamento pátrio em prol dessas questões.

Ainda em 1972 no âmbito internacional foi criada a Convenção sobre a Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento¹² de Resíduos e outras Matérias, mas que só entrou em vigor em 1975. Esta foi aprovada no Brasil somente dez anos após sua criação, pelo decreto Legislativo nº 10 de 1982 e promulgada pelo Decreto nº 87.566 do mesmo ano. Sua meta era prevenir a poluição em águas marinhas através do que ficou conhecida como ação internacional de controle.

Outro destaque no contexto de regulamentação internacional foi a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição causada por Navios – MARPOL, norma de maior relevância acerca do tema ora trabalhado, criando vários mecanismos de

¹² O conceito de alijamento é qualquer lançamento deliberado no mar de detritos ou outras matérias a partir de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções, prática freqüente até a Segunda Guerra Mundial.

prevenção e controle da poluição, mas que apesar da sua importância o país só a aprovou em 1987, sendo promulgada apenas 11 anos depois pelo Decreto 2.508. Posteriormente, veio ela, juntamente com a CLC/69, e a OPRC/90¹³ serem contempladas pela Lei do óleo.

No Brasil uma preocupação com o assunto se procedeu de forma mais intensa a partir da Lei 9.478/97, pois a maior parte dessas Convenções só foram ratificadas em momento posterior, como a MARPOL, a OPRC e a Convenção de Bruxelas, momento a partir do qual o governo brasileiro acelerou a edição de textos legislativos a respeito. Tudo isso em razão da abertura do mercado de petróleo para outras empresas, flexibilizando o monopólio exercido anteriormente só pelo Petrobras, e assim um aumento considerável do número de empresas atuantes.

5 INSTRUMENTOS DE DEFESA AMBIENTAL CONFERIDOS PELO SISTEMA JURÍDICO BRASILEIRO

O ordenamento vigente no país trás como remédios reparatórios de destaque para proteção do interesse coletivo na seara do dano ecológico a ação popular e a ação civil pública. A impossibilidade em barrar eventos danosos é fato, pois fatores muitas vezes alheios a percepção do homem agem alterando toda ordem produtiva, gerando modificações

A ação civil pública ficou regulada pela Lei nº 7.437 no ano de 1985, cujas raízes históricas se encontram com a entrada em vigor da Lei que instituiu a Política Ambiental no país, a Lei nº 6.938/81, pois já se instaurava a preocupação de dá um olhar mais efetivo as questões ambientais, já alvo de agressões pelas modernidades do homem contemporâneo. Por ela, busca imputar uma responsabilização por danos morais e patrimoniais ao meio ambiente, possibilitando não só o Ministério Público, como os entes federados e demais legitimados em seu artigo 5º, a ingressarem com a referida ação, alargando o rol estabelecido pela Política Nacional do Meio Ambiente, que

¹³ CLC/69 – Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos causados por Poluição por Óleo, recepcionada no Artigo 2º, inciso II da Lei nº 9.966/2000; OPRC/90 – Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em caso de Poluição por Óleo, recepcionada pela mesma lei, mesmo artigo, no inciso III.

restringia tal competência unicamente ao Ministério Público. Essa ampliação mostra a necessidade de amparo ao ambiente.

Apesar do seu caráter eminentemente processual, consegue mostrar quais medidas devem ser tomadas quando diante de uma situação de degradação ecológica, qual providência deve ser realizada frente ao Poder Judiciário para alcançar o melhor resultado, oferecendo dentro das possibilidades a tutela almejada. Estabelece objeto, foro, competência, possibilidades de pedidos, enfim tudo que cabe no que toca a preservação dos meios naturais, como acionar os órgãos competentes para providências cabíveis.

Um outro remédio processual existente é a Ação Popular, a qual disciplinada pela Lei nº 4.717/65, pioneira na defesa dos interesses metaindividuais, e recepcionada pela Carta de 1988, apresenta uma das formas de soberania popular, pela qual o povo tem a possibilidade de atuar diretamente nas questões de preservação ambiental, substituindo o poder público na função de fiscalização dos interesses difusos.

Apesar do benefício que pode ser aferido pela possibilidade conferida pela Ação Popular, ela ainda se apresenta bastante deficiente, trazendo problemas que dificultam bastante a sua impetração. Um grande obstáculo posto por essa lei é a capacidade processual conferida unicamente ao cidadão, membro completamente em desequilíbrio quando frente aos agentes poluentes, tanto pela hiposuficiência técnica quanto financeira.

5.1 É POSSÍVEL A RESPONSABILIZAÇÃO POR DANOS MORAIS NO ÂMBITO COLETIVO?

Um tema que entra em discussão quando se trata de questões ambientais (lembrando que sempre direcionando aos danos em ambiente marinho) é a possibilidade ou não de se deferir danos morais coletivos por atos lesivos ao meio natural, e conseqüentemente que atinjam interesses difusos. Um exemplo que pode servir de modelo para análise desse ponto foi justamente um desastre ecológico ocorrido na Baía de Guanabara, Rio de Janeiro em 2000, se nesse caso, seria ou não possível uma indenização por danos morais de forma coletiva, a comunidade ribeirinha diretamente afetada pelo acidente.

Esse tema tem amparo inclusive na Lei 7.347/85, que regula a ação Civil Pública, que em seu artigo 1º menciona essa possibilidade de imputar uma responsabilização também quanto aos danos morais que determinado ato lesivo tenha gerado. Então porque não falar em danos morais coletivos, já que apesar de se tratar de um interesse metaindividual, assim pertencente a toda coletividade, afeta drasticamente a vida de vários membros daquela sociedade, como no caso da Baía de Guanabara, a partir do qual mudanças radicais passaram a ocorrer àquelas pessoas que viviam nas regiões atingidas ou próximas a elas. Mudanças de ordem econômica, pessoal e social.

Essa discussão se pauta especialmente em razão de ser o dano moral algo de natureza estritamente pessoal, que para ser aferido concretamente merecia uma análise precisa de cada valor pessoal atingido quando da agressão ocorrida. Em contrapartida temos um direito resguardado pela Lei, e recepcionado pela Constituição, além de que agressões ambientais afetam direta ou indiretamente toda coletividade, e esse amparo constitucional veio com a evolução do direito na sociedade moderna, ultrapassar valores únicos, pessoais para alcançar todos indistintamente e até mesmo em conjunto.

Em busca pelas jurisprudências do Superior Tribunal de Justiça observamos a inicial contenção deste em conceder tal direito a coletividade, cujos argumentos principais se fundam na noção de dor, sofrimento individual de ordem psicológica, alegando que esse direito se mostra incompatível com a noção de transindividualidade, ou seja, a não determinação de quem vem a ser o sujeito passivo e conseqüentemente uma unificação da ofensa sofrida¹⁴.

Malgrado a análise individual nas questões de conferir ou não indenização por danos morais coletivos em questões relativas ao meio ambiente, talvez ainda seja cedo para estagnar um ponto que ainda abarca inúmeras discussões, e o presente trabalho não possa se debruçar em cima de uma questão que gera controvérsias inúmeras, contudo, pelo que expõe a legislação brasileira acerca do dano moral, e acima disso a busca constante pela justiça, pelo amparo, e por não deixar de lado questões como essa, por

¹⁴ Resp 598.281/MG, Rel. Ministro Luiz Fux, Rel. p/ Acórdão Ministro Teori Albino Zavascki, Primeira Turma, julg. Em 02.05.2006, DJ 01.06.2006. Discussão referente a um recurso do Ministério Público de Minas Gerais contra o município de Uberlândia e contra a empresa Empreendimentos Imobiliários, referente a Ação Civil Pública impetrada na tentativa de paralisar a implantação de um loteamento e buscar a reparação por danos causados ao meio ambiente, e indenizações em dinheiro por danos morais.

que não imputar mais essa responsabilização àqueles que obtém lucros gigantesco em face de uma agressão ambiental muitas vezes irreversível.

Um fator importante que deve ser ressaltado é não olhar a imputação de indenização por dano moral unicamente como benefício para os lesados, mas também como mais um mecanismo que vem a criar e firmar essa consciência de um meio ambiente equilibrado, que precisa ser preservado e protegido, mas que também deve continuar sendo capaz de ofertar os recursos tão almejados pelo homem moderno.

O que se levanta também contra tal possibilidade é a difícil identificação do abalo sofrido pela comunidade afetada, exigindo-se provas capazes de demonstrar tais prejuízos morais para que só assim fosse realmente possível uma imputação dessa órbita. Alegação essa, o que não se pode negar, de total consonância com o sistema jurídico vigente, mas que já induz uma outra pergunta, será que não caberia inversão no ônus probatório, como se procede no código de defesa do Consumidor, haja vista estar sendo falado em pessoas com hipossuficiência financeira e técnica frente aos gigantes do Petróleo? E que a ordem moral, respaldada pela Constituição deve de toda forma ser mantida, garantindo assim elementos como qualidade de vida, para quem foi vítima de sofrimentos de ordem psíquica, e que em situações assim são perfeitamente atingíveis a uma coletividade que em regra detém mesmos hábitos e costumes, mesmo padrão de vida, dependendo na maioria dos casos de uma mesma fonte de renda.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desastres ambientais, principalmente envolvendo hidrocarbonetos, sempre provocam degradações de grande porte, independentemente de sua origem, se por falha humana ou por eventos da natureza. Contudo, apesar de complexo o estudo da responsabilidade civil por derramamento de hidrocarbonetos no mar, não há como deixar de tentar apontar soluções viáveis a essa situação.

Nesse contexto, faz necessário deixar a ressalva de que, apesar da grande propensão poluidora que lhe é inerente, as atividades desenvolvidas pela cadeia produtiva da IPGN se faz essencial ao desenvolvimento econômico do País, principalmente na produção *offshore*, de maior expressão econômica nacional. O novo panorama constitucional abarcou uma questão que inegavelmente é merecedora de

proteção especial, e que exige uma atenção, antes inexistente, por parte de toda sociedade, seja ou não integrante do poder público.

A vigências de leis que conseguem ofertar um campo grande de atuação frente a poluição marinha por hidrocarbonetos, inclusive com a edição de uma lei própria ao tema, não é razão para aliviar os cuidados com o meio, mas sim imputar a sociedade civil o dever de exigir daqueles a quem se incumbe o dever de fiscalização uma atuação mais eficaz e principalmente, mais efetiva.

O poluidor-pagador, como princípio de relevância na proteção do meio natural não pode ser a única forma de controle sobre essa poluição exacerbada. Não cabe unicamente criar sanções, sejam elas da seara penal, ou simplesmente administrativas. É preciso também um trabalho de prevenção rígido, pelo simples fato de que há uma dificuldade, pelo menos a curto e médio prazo, de se estabelecer o *status quo ante* quando se fala em degradação do meio ambiente.

O direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado como direito fundamental não deixa de ser uma garantia da concretização do direito a vida, e assim cabe ao Estado, como guardião precípua desta garantia constitucional atuar fortemente com uma política de conscientização social, imbuindo uma consciência eco-eficiente em todos, especialmente dos agentes poluidores, os empresários que se beneficiam das atividades perniciosas.

7 REFERÊNCIAS

BRITO. Alírio Maciel Lima de. E outros. Princípio do poluidor pagador e responsabilidade do Estado e das empresas petrolíferas: implicações recíprocas. *In*: Direito ambiental aplicado à indústria de petróleo e gás natural. Organizador: Yanko Marcus de Alencar Xavier e outros. Fortaleza, Ceará: Editora Konrad, 2004.

CAMARA DOS DEPUTADOS. Pesquisa legislativa. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/sileg/integras/395773.pdf>. Acesso em 24 dez. 2010.

CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil. 5º Ed. São Paulo: Malheiros, 2003.

CUSTÓDIO, Helita Barreira. Responsabilidade civil por dano ambiental. *In*: MONTENEGRO FILHO, Misael e outros (Coord.). Anais do encontro nacional de responsabilidade civil. Recife: Escola de advocacia do Recife. 2000.

DINIZ, Maria Helena. Curso de direito civil brasileiro – Responsabilidade civil. Vol.7. 21º Ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

FERRÃO, Camila Medeiros. Derramamento de óleo no mar por navios petroleiros. Monografia apresentada em abril de 2005. Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/emergencias/wpcontent/files/Derramamentos%20oleo%20mar%20por%20petroleiros.pdf>. Acesso em 24 dez. 2010.

PIRES FILHO, Ivon. Responsabilidade civil – temas atuais. *In*: MONTENEGRO FILHO, Misael e outros (Coord.). Anais do encontro nacional de responsabilidade civil. Recife: Escola de advocacia do Recife. 2000.

RIZZARDO, Arnaldo. Responsabilidade civil. Rio de Janeiro: Forense, 2005.

VIVEIRA, Patrícia Ribeiro Serra. A responsabilidade objetiva no direito de danos. Rio de Janeiro: Forense, 2005.