

**FACULDADE DE DIREITO DE VITÓRIA**  
**GRADUAÇÃO EM DIREITO**

ISABELLE DE OLIVEIRA SALLES

**EFICÁCIA DAS NORMAS INTERNAS E EXTERNAS:  
RESPONSABILIDADE DOS NAVIOS PELOS DANOS  
CAUSADOS AO AMBIENTE MARINHO**

VITÓRIA  
2021

ISABELLE DE OLIVEIRA SALLES

**EFICÁCIA DAS NORMAS INTERNAS E EXTERNAS -  
REPONSABILIDADE DOS NAVIOS PELOS DANOS  
CAUSADOS AO AMBIENTE MARINHO**

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Direito da Faculdade de Direito de Vitória – FDV, como requisito parcial para obtenção de grau de bacharel em Direito.

Orientado pelo Professor Dr. Marcelo Fernando Q. Obregón.

VITÓRIA

2021

ISABELLE DE OLIVEIRA SALLES

**EFICÁCIA DAS NORMAS INTERNAS E EXTERNAS -  
REPONSABILIDADE DOS NAVIOS PELOS DANOS  
CAUSADOS AO AMBIENTE MARINHO**

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Direito da Faculdade de Direito de Vitória – FDV, como requisito parcial para obtenção de grau de bacharel em Direito. Orientado pelo Professor Dr. Marcelo Fernando Q. Obregón.

**Aprovada em:** \_\_ de \_\_\_\_\_ de 2021.

**COMISSÃO EXAMINADORA:**

---

Prof. Dr. Marcelo Q. Obregón.  
Faculdade de Direito de Vitória – FDV  
Orientador

---

Examinador  
Faculdade de Direito de Vitória – FDV  
Orientador

## **AGRADECIMENTO**

Primeiramente gostaria de agradecer a Deus que me trouxe até aqui e não me deixou só, e que no meio das tribulações se fez presente, e me tornou forte e não deixou perecer, descansando em Tua presença pois sei que tempos melhores virão. (Fp 4.6-8). “Ninguém se engane a si mesmo: se alguém dentre vós se tem por sábio neste século, faça-se insensata para se tornar sábio.” (1Co 3.18).

Agradeço aos meus pais, Juca e Rose, que batalharam desde cedo por um futuro melhor para suas filhas, orientando e ensinando o melhor caminho. As minhas irmãs, Paula e Angélica, que mesmo em meio as brigas, me apoiam acima de tudo. E ao meu sobrinho a alegria dos meus dias.

Quanto a monografia em questão gostaria de agradecer ao meu orientador Marcelo F. Quironga Óbregon, por me orientar no início do curso acerca de Direito Marítimo, no meu artigo científico. E agora no Trabalho de Conclusão de Curso, entendendo minhas limitações acerca do tema pouco discutido na graduação em Direito.

Gostaria de agradecer também aos meus amigos que me apoiaram durante o curso e que tornaram os 5 anos leves e fluidos, com risadas, choros, crises de ansiedade, noites mal dormidas e inseguranças se tornaram essenciais para graduar e que deixarão saudades ao longo do tempo.

## RESUMO

Busca analisar os Tratados e Convenções internacionais acerca do direito marítimo, e a sua eficácia para coibir e punir a prática de poluição dos mares por navios, principalmente quando envolve derramamento de óleo. Foi utilizado o método dedutivo, por meio de analogia de entre normas internas e externas impostas acerca da proteção ambiental do mar e quais delas são utilizadas de forma correta no ordenamento jurídico brasileiro, pretendendo prevenir a prática de derramamento de óleo. Buscou trazer exemplos de acidentes e evidenciar a importância da proteção ambiental do mar, como forma de sobrevivência não apenas dos ecossistemas marinho, mas também para a espécie humana. Debateu sobre a responsabilidade civil subjetiva e objetiva, e constatou que para coibir a prática de derramamento de óleo é a responsabilidade objetiva, entendendo que o mero transporte de óleo já traz prejuízos. Analisou normas externas e internas de maneira que verificou que algumas normas não foram internalizadas no ordenamento, como também aquelas que foram internalizadas, perdem a eficácia pois os Tribunais não as aplicam devidamente, exercendo apenas a função repressiva. Traz o conceito de desenvolvimento sustentável, como um norte aos países do mundo, buscando equilibrar o avanço econômico não sobrepondo ao meio ambiente. Por fim, defendeu a necessidade do cumprimento dos deveres impostos pelas normas, visto que os direitos só se tornarão eficazes se deveres forem cumpridos.

**Palavras-chaves:** desenvolvimento sustentável; derramamento de óleo; responsabilidade civil objetiva; Direito Marítimo Ambiental.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>08</b>
<b>1 DERRAMENTO DE ÓLEO – DANOS CAUSADOS DURANTE NAVEGAÇÃO .....</b>	<b>09</b>
1.1 DANOS AO MEIO AMBIENTE POR DERRAMAMENTO DE ÓLEO .....	09
<b>2 RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA E SUBJETIVA .....</b>	<b>11</b>
2.1 A RESPONSABILIDADE OBJETIVA A LUZ DA NORMA INTERNA E EXTERNA PARA NAVIOS QUE POLUEM O AMBIENTE MARINHO .....	13
<b>3 ANÁLISE SOBRE NORMAS INTERNAS POR DERRAMENTO DE ÓLEO .....</b>	<b>17</b>
3.1 ANÁLISE DE CONVENÇÕES E TRATADOS INTERNACIONAIS ACERCA DA PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO – A BUSCA DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL .....	18
<b>3.1.1 Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (MARPOL 73/78) .....</b>	<b>22</b>
3.2 ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO NACIONAL ACERCA DA PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO .....	25

<b>4 NECESSIDADE DO CUMPRIMENTO DO DEVER FUNDAMENTAL: RESPONSABILIDADE E SANÇÃO PARA OS ARMADORES QUE POLUEM .....</b>	<b>28</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>30</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>33</b>

## INTRODUÇÃO

No século XX houve um avanço tecnológico grande, aonde recursos naturais que antes não eram utilizados se tornaram essenciais para o dia a dia da sociedade, se tornando indispensável a sua não utilização, como por exemplo o petróleo. E como sempre, a navegação se faz presente desde a antiguidade e é o principal meio de transporte para substâncias nocivas ao redor do globo.

Na navegação se tornou comum acidentes envolvendo o transporte de cargas nocivas, que geram uma enorme poluição nos mares, diante desta nova realidade e o recente entendimento que os recursos naturais são finitos e não estão a toda disposição para usufruir sem consciência, os países do mundo todo buscaram se reunir para elaborar normas que preservam, coíbem e pune tais prática.

Mesmo após diversas Convenções e Tratados firmados, ainda são frequente as notícias de poluição marítima através de navios transportando óleo e a dificuldade de responsabilizar os culpados pela prática, exemplo disso foi as manchas de óleo que atingiu cerca de 1.000 praias pela costa brasileira, e poluiu ecossistemas de maneira irreversível e ainda não se encontrou o culpado por este evento.

Neste sentido, será debatido se as normas externas e internas são eficazes para punir, prevenir e proteger o meio ambiente marinho. Tratando o instituto de responsabilidade civil objetiva, como uma forma de indenizar a poluição causada e o dever fundamental de preservar o meio ambiente.

# 1 DERRAMENTO DE ÓLEO – DANOS CAUSADOS DURANTE NAVEGAÇÃO

## 1.1 DANOS AO MEIO AMBIENTE POR DERRAMENTO DE ÓLEO

No último século, o aumento populacional, a industrialização e o crescimento de trocas mercantis entre os países, o comércio internacional se utiliza aproximadamente 90% em suas operações de importação/exportação (GILBERTONI, 2014, p.447) para atender as demandas atuais.

As inovações dos tempos modernos, a industrialização trouxe a exploração de recursos naturais, como por exemplo petróleo e derivados que são essenciais para o cotidiano atual. Em consequência, tais produtos são transportados ao redor do globo até seu destino final, durante o percurso ocasionam acidentes que põe em risco o ambiente marinho.

O transporte marítimo tem se demonstrado um dos maiores vilões para o meio ambiente marinho. Acredita-se que cerca de um milhão de toneladas de óleo, sejam despejadas anualmente nos oceanos<sup>1</sup>. O crescimento desenfreado da capacidade de transportes das embarcações marítimas, os chamados “superpetroleiros”, somados a má-condições dos navios e os mares que navegam, podem resultar em acidentes ecológicos catastróficos.

Quando ocorre o derramamento de óleo no mar, seja qual for a proporção, o dano é imenso, atingindo diversos ecossistemas causando até a extinção dessas vidas marinhas. O óleo em contato com água, forma uma crosta densa, a partir de então impede a oxigenação da água, dizimando o ecossistema do local.

---

<sup>1</sup>“Estima-se que sejam despejadas anualmente nos oceanos cerca de um milhão de toneladas de óleo, provenientes de vazamentos de poços, terminais portuários e limpeza de tanques.” (pág. 571) GILBERTONI, Carla Adriana Comitre

“O óleo derramado pode ocupar uma área bastante extensa, pelo fato de que, ao possuir seu peso menor que o da água, não se mistura a ela, mantendo-se na superfície, e espalhando-se para os lados” (D’ALMEIDA; GUERRA, 2005).

Segundo Joana d’Almeida o óleo derramado provoca um enorme desequilíbrio ecológico, visto que resulta na morte da fauna e flora daquele microssistema, visto que os animais são asfixiados pela falta de oxigenação na água, causando desequilíbrio na cadeia alimentar. E a fotossíntese realizada pelas algas e outras plantas.

E quando ocorre o acidente perto da costa os prejuízos aumentam, afetando a economia da cidade costeira afetada, que se sustenta por pesca, torna a água imprópria para o banho, gerando doenças caso contato com a água e acabando com o turismo local.

Como por exemplo aconteceu no Brasil em 2019, quando manchas de petróleo cru apareceram no litoral brasileiro e afetou 11 estados costeiros e poluiu mais de 1.000<sup>2</sup> praias, e afetou economicamente os estados que dependiam da pesca e do turismo que as praias ofereciam.

A baixa capacidade de absorção da poluição somados aos acidentes ocasionados pelo transporte de substâncias químicas, os danos a este ecossistema culminarão não só no extermínio em massa de ecossistemas, bem como a vida na superfície terrestre, que só é possível pela capacidade de regulação do clima e pela alta produção de gás oxigênio dos oceanos.

Apesar de dois terços do planeta serem mares e oceanos, a capacidade de absorção da poluição, no entanto, é limitada, ao ponto de a poluição colocar em risco a vida dos mares e oceanos refletindo na capacidade regulatória do clima e, conseqüentemente, sobre a própria vida na terra. (SCALASSARA, 2008, p. 21 apud OBREGÓN, 2020, p.65)

Muitas das vezes o derramamento é mascarado por estar em mar aberto e os impactos serem imperceptíveis a olho nu ou quando percebidos os danos já não há o

---

<sup>2</sup> <https://g1.globo.com/natureza/noticia/2019/10/08/lista-de-praias-atingidas-pelas-manchas-de-oleo-no-nordeste.ghtml>

que fazer e o ecossistema local já foi extinto. Entretanto, a ação dos ventos combinados com as correntes marítimas chama-se de “marés negras”

As marés negras resultantes de grandes derramamentos ocasionados por acidentes geram consequências conhecidas de todos, como as imagens de aves e animais cobertos de óleo, bem como os nomes de navios associados a esses desastres: Torrey Canyon (Reino Unido, 1967), Amoco Cadiz (França, 1978), Exxon Valdez (Alaska, 1989) e Prestige (Bretanha, 2002). (pág. 572, 2014, GILBERTONI)

Nem toda atividade portuária e navegação marítima traz riscos ao ambiente marinho, entretanto, o transporte de granéis<sup>3</sup>, principalmente, os superpetroleiros, trazem altos riscos ao meio ambiente, chegam a transportar quase 500.000 toneladas<sup>4</sup> de substâncias químicas. Esses superpetroleiros navegam com frequência pelos mares, e acidentes envolvendo derramamento de óleo continuam ocorrendo devastando diversos ecossistemas marítimos ao redor do mundo.

## **2 RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA E SUBJETIVA**

A responsabilidade civil é o dever de reparação que surge a partir de uma obrigação contraída por algum sujeito, no qual não consegue adimplir por alguma razão pessoal ou não, levando-o ao dever de reparar a parte que sofreu o dano.

O Brasil adota duas formas de responsabilidade, a responsabilidade subjetiva e objetiva. A responsabilidade subjetiva, é a regra geral prevista no Código Civil de 2002. É pautada na teoria da culpa, ou seja, quando o agente causador do dano atuou com negligência ou imprudência. Abarcando tanto o agente que atua de forma culposa ou dolosa.

---

<sup>3</sup> Navios cargueiros especializados em carga líquida “navios tanques”: são equipados com rígidos sistemas de segurança em decorrência do risco potencial de incêndio ou explosão, e principalmente, do risco de poluição em razão da natureza da carga transportada. Podem ser especializados em cargas como: petroleiros, gaseiros e navios químicos. (pág. 139) MARTINS, Eliane M. Octaviano

<sup>4</sup> *Ultra large crude carrier* (ULCC): petroleiros acima de 320 mil TAB. (pág. 140) MARTINS, Eliane M. Octaviano

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou impudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito. (BRASIL, 2002).

A responsabilidade civil se baseia justamente para inibir o ilícito causado, buscando compensar ou reparar o dano causado de forma injusta ao agredido. Desta forma o agente do ilícito tem o dever de reparar ou de restituir o mal causado desde que comprovado o dano, onexo causal e a sua culpa.<sup>5</sup>

Entretanto, tal conceito de responsabilidade civil não consegue alcançar todas as realidades que a atualidade abarca. Surgindo um novo tipo de responsabilidade civil, a objetiva

“Por essa concepção clássica, todavia, a vítima só obterá a reparação do dano se provar a culpa do agente, o que nem sempre é possível na sociedade moderna. O desenvolvimento industrial, proporcionado pelo advento do maquinismo e outros inventos tecnológicos, vem bem como o crescimento populacional geraram novas situações que não podiam ser amparadas pelo conceito tradicional de culpa.” (CAVALIERI, 2019)

A responsabilidade civil objetiva traz o dever do ofensor a reparar o ofendido independente da culpa, apenas bastando a comprovação do dano do nexocausal. É prevista no ordenamento no art. 927, § único:

Art. 927. Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem. (BRASIL, 2002).

Tal responsabilidade é baseada através da teoria do risco, sendo responsabilidade civil indireta, não eliminando o elemento culpa e sim presumindo-a<sup>6</sup>, priorizando as situações de difícil comprovação, acompanhando a vida modernidade.

Trata-se de uma construção a ser aplicada em casos excepcionalíssimos, na medida em que a sua adoção representará a imposição de uma obrigação objetiva de indenizar, mesmo que as circunstâncias evidenciem a existência de uma excludente do nexocausal. Isso significa que uma pessoa terá de responder por danos injustos que não causou, pelo simples fato deles ocorrerem no transcurso de sua atividade. Todo o risco conexo à atividade será internalizado no processo produtivo. (ROSENVALD, 2015)

---

<sup>5</sup> CAVALIERI, 2007.

<sup>6</sup> Art. 933. As pessoas indicadas nos incisos I a V do artigo antecedente, ainda que não haja culpa de sua parte, responderão pelos atos praticados pelos terceiros ali referidos. BRASIL, 2002.

O ofensor será responsabilizado simplesmente pelo exercício da sua atividade, isso por que a mera existência desta atividade traz um alto risco a terceiros, e que caso ocorra o dano, independente da culpa, deverá o ofensor indenizar o ofendido.

Para o direito ambiental, a responsabilidade aplicada para o agente poluidor é a responsabilidade civil objetiva, isso ocorre porque tal responsabilidade consegue abarcar as diversas atividades industriais e comerciais que ocorrem e que tem um potencial enorme de poluir, e que apenas a existência deles já traz um risco ao meio ambiente.

Nesses casos em que o elemento culpa é irrelevante para que haja o dever de reparação, somente será necessária a existência do elo de causalidade entre o dano e a conduta do agente responsável para que surja o dever de indenizar.<sup>7</sup>

Tanto a responsabilidade civil subjetiva quanto a objetiva estão ligadas ao descumprimento de um dever contratual, ou seja, uma obrigação firmada por sujeitos e que uma das obrigações previstas não foram adimplidas ensejando no dever de responsabilizar civilmente<sup>8</sup>.

## 2.1 A RESPONSABILIDADE OBJETIVA A LUZ DA NORMA INTERNA E EXTERNA PARA NAVIOS QUE POLUEM O AMBIENTE MARINHO

Quando ocorre um acidente ambiental marinho, no qual tem origem de um navio, a legislação brasileira atribui a responsabilidade objetiva. A partir da Lei da Política Nacional do Meio Ambiente, que mais tarde foi positivada pela Constituição Federal, prevendo sanções penais e administrativas aos responsáveis pelos danos ambientais.

---

<sup>7</sup> GAMGLIANO, pág. 60, 2016.

<sup>8</sup>A reparação representa meio indireto de devolver-se o equilíbrio às relações privadas, obrigando-se o responsável a agir, ou a dispor de parte do seu patrimônio para a satisfação dos direitos do prejudicado. (GIBERTONI, pág. 472, 2014).

Art. 225

§ 3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados. (BRASIL, 1988)

É atribuído ao agente causador do dano o dever de reparar, é pautado pela Teoria do Risco, que se baseia no risco intrínseco da sua atividade, portanto devendo reparar caso se concretiza o dano, mesmo que não haja o elemento culpa. Essa responsabilidade é prevista na Lei 6.938/81:

Art 14 - Sem prejuízo das penalidades definidas pela legislação federal, estadual e municipal, o não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção dos inconvenientes e danos causados pela degradação da qualidade ambiental sujeitará os transgressores:

§ 1º - Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente. (BRASIL, 1981)

Desta forma, o meio ambiente é sempre priorizado, não importando a conduta do agente poluidor, a sua atividade para o mar já é considerada um risco, devendo sempre ser responsável pelos eventuais danos, sujeito a todos os tipos de responsabilidades pelos danos causados ao meio ambiente.

A reparação ao dano ambiental, conforme Carla Gibertoni explica, “pode ocorrer de duas formas, através da reparação ao coletivo”, ou seja, a restituição do ambiente lesado ou o “retorno do *status quo ante*, seria a forma ideal de reparação.” No entanto, é difícil a recuperação do meio ambiente marinho conforme já mencionado, assim, a indenização que costuma a ser aplicada, é a de forma indireta, através de dinheiro e diante do patrimônio individual de terceiros atingidos.

Carla Gibertoni ainda ressalta que em tese, não existe um critério para escolher a forma que irá ocorrer a indenização, podendo ocorrer tanto pela reconstrução do local ou a indenização em forma de pecúnia. Existe uma hierarquização da imposição das formas de ressarcimento ao dano ambiental. Dando prioridade sempre a recuperação do ambiente lesado, mesmo que seja a forma mais oneroso.

Assim, quando a área propriamente atingida se encontra impossibilitada de recuperação, busca-se uma área similar com a afetada que está também em degradação por algum motivo, para que o agente poluidor restitua aquele ambiente. Após a verificação da impossibilidade de restituir o meio ambiente, é aplicada subsidiariamente, a indenização pecuniária<sup>9</sup>.

Um dos problemas da responsabilização dos acidentes poluidores no Brasil, é a atuação do Poder Judiciário, que exigem a prova do evento danoso, e não apenas o mero dano potencial, descaracterizando a responsabilidade objetiva do ofensor que a legislação brasileira impõe, atuando meramente de forma repressiva. Desta forma Carla Gibertoni conclui:

“Os tribunais brasileiros são extremamente restritivos quanto à reparação do dano ambiental. Eles exigem do autor a prova do dano real e não apenas o dano potencial, o que viola o princípio da cautela e enfraquece a responsabilidade objetiva do poluidor. Ou seja, a atuação judicial é fundamentalmente posterior ao dano causado, o que significa que o Poder Judiciário está abdicando de sua função cautelar em favor de uma atividade puramente repressiva que, em Direito Ambiental, é de eficácia discutível.” GIBERTONI, 2014.

Tal posicionamento dos tribunais brasileiros traz prejuízos a responsabilização ao poluidor do meio ambiente marinho no país, pois não proporciona plena eficácia quando se busca inibir esse tipo de prática. Devendo propor medidas coercitivas para além de quando o dano já for um fato e sim quando o dano ainda se constitui como um mero potencial de ocasionar. Uma dessas medidas é ensejar em suas decisões o dano moral ambiental, que deve ser aplicado conforme o caso concreto, como forma de prevenir a prática.

“Daí se percebe a importância o Poder Judiciário como propulsor da tutela da boa gestão ambiental e efetiva indenização pelos danos ambientais em todas as suas consequências, principalmente como **medida de prevenção a novos danos.**” (GIBERTONI, 2014). (grifo nosso).

Quando se busca a responsabilidade civil ambiental, especificamente no ambiente marinho, apenas deve ser analisado para fins de reparação, é o nexos causal entre a conduta ofensiva do agente poluidor e o dano ocasionado, mesmo que a conduta do

---

<sup>9</sup> “Caso não seja tecnicamente possível, utiliza-se então, subsidiariamente, a indenização pecuniária.” GIBERTONI, 2014, pág. 567.

poluidor seja considerada lícita, não deve se eximir de indenizar o prejuízo causado ao meio ambiente.

A Lei n. 9.966/00 em seu artigo 21, prevê exatamente a responsabilização do navio pelo mero exercício da sua atividade, visto as substâncias que estão sendo transportadas, demonstrando ser inaplicável qualquer causa de excludente da responsabilidade civil, quando se tratar de direito ambiental.

Art. 21. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, ou misturas que os contenham, de água de lastro e de outros resíduos poluentes for autorizada não desobrigam o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga. (BRASIL, 2000)

Na ocasião que haver mais de um agente poluidor do meio ambiente marinho deverá estes responder de forma solidária. Mesmo que o dano ambiental seja causado por culpa da vítima ou por dolo de terceiro, não irá ensejar a exclusão da responsabilidade, apenas importando para futura ação de regresso.

Tal posicionamento reforça a escolha de haver um desenvolvimento atrelado a sustentabilidade e reforçando a importância de atribuir a responsabilidade objetiva, ao poluidor do meio ambiente.

A autorização para exercer certas atividades, com e atuar de forma lícita não exime a responsabilização pelo dano ambiental, pois a mera existência desta atividade já traz prejuízos ao meio ambiente marinho, não podendo prever qualquer acidente, visto que se trata de uma atmosfera volátil e que mesmo com toda a prudência esperada, ainda sim é passível de um desastre ambiental.

A reparação para o dano ambiental causado é pautada pela dimensão do dano ocasionado, aplicando o princípio da responsabilidade integral. Carla Gibertoni explica que “Vigora a obrigação de reparação integral do dano do meio ambiente, vedada qualquer forma de mitigação, limitação, exclusão ou modificação da responsabilidade limitada pela reparação.” Desta forma não existe um limite definido para indenização em matéria de direito ambiental.

Com essa previsão de que o poluidor tem a obrigação de arcar com a responsabilização total dos danos causados, a forma de responsabilização limitada prevista pela CLC/69 se torna inaplicável no ordenamento por confrontar a nova ordem constitucional do país.

Ressalta-se que mesmo que os navios atuam conforme a lei, e possua todos os Certificados exigidos para navegar ou exercer sua atividade nas águas marinhas brasileiras, não o exime de arcar com a indenização futura do dano ambiental provocado.

“O fato de um navio possui os Certificados exigidos por lei **não exclui a responsabilidade**, pois não se trata de analisar a violação de uma norma preestabelecida, mas de se **verificar se houve o dano causado pelo risco do exercício da atividade marinha.**” (GIBERTONI, 2014) (grifo nosso)

Não sendo admitido qualquer tipo de exclusão de responsabilidade, havendo o dano ambiental e sendo comprovado que foi ocasionado pela atividade deste navio, haverá a responsabilização deste dano. Não sendo posto em discussão a legalidade do ato e sim o resultado danoso.

### **3 ANÁLISE SOBRE AS NORMAS INTERNAS E EXTERNA POR DERRAMENTO DE ÓLEO**

Os oceanos são os maiores reservatórios de água, onde podemos encontrar 70% da água do planeta<sup>10</sup>. Os oceanos demonstram extrema importância para o ser humano, por conta das microalgas oceânicas, que são produtoras da maior parte do oxigênio bem como a regulação da temperatura do planeta, que possibilita a diversidade de climas. O ambiente marinho também é um importante via de transporte<sup>11</sup>.

O transporte marítimo é o meio de locomoção utilizada pelos povos desde a Antiguidade, a navegação possibilitou o comércio e o intercâmbio de povos e culturas

---

<sup>10</sup> Dados disponíveis:

<https://siteantigo.portaleducacao.com.br/conteudo/artigos/biologia/ambientemarinho/54477>

<sup>11</sup> Dados disponíveis:<https://www.sogeografia.com.br/Conteudos/GeografiaFisica/oceanos/>>

ao redor do globo. Este meio de transporte teve grande importância no fenômeno de globalização, que se iniciou com a Expansão Marítima dos europeus, resultando na colonização dos continentes Americano e Africano.

Por este meio de transporte ser tão antigo envolvendo o comércio e navegação, “o Direito surge como uma forma de solução pacífica dos conflitos com o intuito de prevenir guerras por desavenças comerciais e até por questões geopolíticas” (OBREGÓN, 2020, p. 21).

O uso desenfreado de recursos naturais, acidentes e poluições em massa dos ambientes marinhos, motivaram a elaboração de normas para regular a atividade comercial neste meio, que pode gerar diversos riscos apenas pela sua existência desta prática, não só para o ambiente marinho, mas para a sobrevivência dos seres humanos da forma como é.

Neste sentido, surgiram diversos Tratados e Convenções acerca do tema, que estipula tanto direitos e deveres acerca dos navios que transportam cargas com alto risco de gerar poluição do ambiente marítimo.

Assim, iremos analisar as normas internas e externas que protegem e atribui direitos e deveres ao navio responsável pelo derramamento de óleo no mar. E quais são as formas de sanções atribuídas quando este evento ocorre.

### 3.1 TRATADOS E CONVENÇÕES INTERNACIONAIS ACERCA DA PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO – A BUSCA DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

A Constituição do Brasil de 1988 prevê a preservação do meio ambiente, definindo que é dever de todos (entende-se tanto o Poder Público, pessoa física e jurídica) proteger e preservá-lo para as futuras gerações.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

VII - preservar as florestas, a fauna e a flora;

[...]

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. (BRASIL, 1988)

Em consonância a este artigo, foi inserida pelo Decreto-lei de nº 1.530/1995, a Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar<sup>12</sup>, na qual incorpora o conceito de “desenvolvimento sustentável” e da ênfase ao dever fundamental de proteger e preservar o ambiente marinho, no sentido de os Estado tem direito soberano de aproveitar os seus recursos naturais de acordo com a sua política em matéria de meio ambiente e em conformidade com o seu dever de protegê-lo. (OBREGÓN, 2020).

A CNUSDM, em seu artigo 194, atribui aos Estados parte o dever de tomar medidas compatíveis a fim de prevenir, reduzir e controlar a poluição no meio ambiente marinho. Devendo o país, criar normas internas que possibilitam atingir o objetivo em prol do ambiente marinho, a fim de promover um desenvolvimento sustentável.

[...] a introdução pelo homem, direta ou indiretamente de substâncias ou de energia no meio ambiente marinho, incluindo estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir a 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 de qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização ou deterioração dos locais de recreio. Apud OBREGÓN

A CNUSDM atribui o que seria a poluição marinha é definida em seu artigo 1º, inciso IV, de forma abrangente, sem definir os meios de poluição, nesse sentido o derramamento de óleo é uma das formas que maior poluem o ambiente marinho, visto que geralmente advém de acidentes no transporte dessa substância, que chega a transportar cerca 500.000 toneladas da matéria.

---

<sup>12</sup> Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982.

Exemplo disso, é o acidente de Torrey Canyon, que em março de 1967, chocou-se contra o rochedo de Seven Stones, levando ao seu naufrágio, e o derramamento de cerca de 118 mil toneladas de óleo cru no mar, atingindo o litoral da Grã-Bretanha, causando danos ao ambiente marinho irreparáveis.

Tal acidente contribuiu para que houvesse uma movimentação no cenário mundial para que preservasse o mar de acidentes similares a este. Resultando a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo de 1969.<sup>13</sup> O Brasil foi signatário, e incorporou o a CLC/69 a partir do Decreto n. 79.437, de 28 de março de 1977 e regulamentada pelo Decreto n. 83.540, de 04 de junho de 1979.

A Convenção trata sobre os danos advindos por derramamento de óleo causadas por navios no território e no mar territorial, trazendo medidas que devem ser adotadas como forma de prevenir, evitar ou minimizar os danos pelo óleo derramado. Estão incluídos pela lei os óleos persistentes<sup>14</sup>, carregado a bordo de um navio como carga ou em depósitos, sendo excluído os óleos não persistentes<sup>15</sup> e danos por instalações portuárias.

A referida lei atribui ao proprietário do navio que foi o precursor do derramamento de óleo a responsabilidade objetiva, ou seja, atribui a responsabilidade por conta dos riscos que a atividade do transporte deste óleo poderia trazer.

### **ARTIGO III**

1. Salvo o disposto nos parágrafos 2 e 3 deste artigo, o proprietário do navio no momento do incidente, ou se o incidente consiste de sucessão de fatos, no momento do primeiro fato, será responsável por qualquer dano por poluição causado por óleo que tenha sido derramado descarregado de seu navio como resultado do incidente. (CLC/69).

Desta forma, passou a haver um sistema compulsório de seguro ou qualquer outra garantia financeira para a cobertura de prejuízos, havendo a possibilidade de

---

<sup>13</sup> Civil Liability Convention (CLC/69).

<sup>14</sup> Óleos persistentes são aqueles que possuem maior resistência em se dissipar, por exemplo: óleo cru, fuel, diesel, lubrificante, de baleia, etc.

<sup>15</sup> Óleos não persistentes são aqueles que tendem a desaparecer rapidamente pela superfície do mar, por exemplo: derivados de petróleo (gasolina, óleo diesel ou querosene)

cobrança por parte dos países signatários da apresentação de certificado que ateste a existência de um seguro internacional de cobertura de danos.

Entretanto, os avanços tecnológicos e a necessidade do mercado de utilizar óleos para a produção de certos produtos, aumentou o fluxo de transporte destes insumos, e mais frequentes os acidentes envolvendo derramamento de óleo.

“Todavia, a expansão da produção de óleo e seus derivados e, no mesmo sentido, o consumo, impulsionou a sua gestão, fomentado o transporte através da via marítima e, trazendo como corolário, uma dimensão maior de poluição por derramamento de óleo.” OBREGÓN, pág. 76, 2020.

Tais eventos fez com que a norma se tornasse obsoleta necessitando de inovações e alterações para coibir a prática. A resposta veio através do Protocolo de 1992 (ONU, 1992), atualizando sobre questões referentes ao controle e prevenção do meio ambiente marinho, tal protocolo não foi ratificado pelo Brasil.

O Brasil se adequou a nova realidade exigida por esse aumento de derramamento de óleo, através da nova Constituição que foi promulgada em 1988, trazendo atualizações e modificações acerca da proteção ao meio ambiente.

Posteriormente, surgiu a Declaração a das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano<sup>16</sup>, que se tornou um marco na forma como os países do mundo tratavam o meio ambiente, e trouxe importantes mudanças para o direito ambiental no âmbito internacional. Buscou promover um desenvolvimento econômico atrelado a sustentabilidade, ou seja, sem promover profundas mudanças no meio ambiente.

O termo desenvolvimento sustentável surgiu justamente para que as inovações que estavam ocorrendo no mundo, não afetasse as futuras gerações, e nem que a preservação do meio ambiente interferisse no desenvolvimento dos seres humanos, ou seja, busca trazer um equilíbrio para esta relação.

“O pensamento em relação ao desenvolvimento sustentável requer uma compreensão multidisciplinar e intersetorial que demanda um esforço integrado de diversos especialistas de diferentes áreas como física, biologia,

---

<sup>16</sup> Conhecida como Declaração de Estocolmo, que ocorreu em 1972.

economia, políticas, entre outras, com governos, e movimentos sociais e comunidades, para dar concretude às complexas relações socioambientais” BRASIL, 2010 apud OBREGÓN, pág. 78, 2020)

Portanto, o desenvolvimento sustentável abarca diversas áreas para que de fato seja aplicado na prática, no qual demanda muito esforço dos países comprometidos a esse tipo de desenvolvimento, que traz uma gama de benefícios não só ao país como também para o planeta.

A poluição do ambiente marinho segundo Marcelo Obregón, pode ser considerada como uma grave ameaça para a destruição do planeta através da contaminação incontrolável de recursos naturais dos oceanos. Afetando a segurança e a sobrevivência das gerações futuras, motivo pelo qual existe uma obrigação compartilhada entre os sujeitos de direito público e privado de preservar e proteger o mesmo, através de cumprimento dos deveres jurídicos previstos nas normas e regulamentos.

Pelo tamanho impacto que a poluição marinha pode causar, a proteção dele se faz necessário, principalmente para garantir a sobrevivência dos seres humanos. Surge então diversas normas regulando esse ambiente, a espera que possa trazer maior proteção a ele.

### **3.1.1 Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (MARPOL 73/78)**

Através das revoluções industriais e a globalização, exigiram uma produção exacerbada de produtos que necessitam de derivados de petróleo, assim aumentando o transporte dele tanto na área terrestre quanto na área marítima.

Marcelo Obregón, ressalta que sobre a preocupação dos governos acerca do manuseio do petróleo e os riscos que a poluição por este produto pode oferecer a vida humana

“Este procedimento logístico utilizado para a exploração de petróleo e a sua posterior transformação em uma série de produtos derivados passou a ser uma preocupação para as autoridades dos Estados nacionais, assim como para os organismos internacionais e para toda a sociedade internacional, como efeito das diferentes áreas marítimas, e que, arrastadas por poderosas correntes, afetam à comunidade internacional e, seu conjunto trazendo sérias consequências para os seres humanos” (OBREGÓN, pág. 97, 2020)

E sua notoriedade veio a partir de diversos acidentes envolvendo toneladas de óleo, como por exemplo Torrey Canyon (Reino Unido, 1967), Amoco Cadiz (França, 1978), causando um dano no ambiente marinho inestimável. A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causadas por Navios – MARPOL 73/78<sup>17</sup> que introduz normas e regulamentos para prevenir poluição por navios.

Tal Convenção<sup>18</sup> introduz ao cenário internacional normas que regulam a atividade dos navios, analisando a sua aptidão para se estar navegando, principalmente quando se trata do transporte de substâncias nocivas.

“A MARPOL 73/78 produz normas **para impedir a destruição do meio ambiente marinho** “[...] por meio de permanentes vistoriais e inspeções de embarcações, estrutura, equipamento, instalações, de modo que este equipamento esteja nas condições adequadas previstas e exigidas na Convenção (FABRIZ; OBREGÓN, 2014, P.182). Desse modo, possibilita ao inspetor designado para **averiguar as condições do navio** de tal forma que possa, inclusive, comunicar “[...] às autoridades portuárias do Estado costeiro, que **o navio não está apto para zarpar, porque representa uma ameaça inaceitável para o meio ambiente marinho**” (FABRIZ; OBREGÓN, 2014, p. 182)” OBREGÓN, p. 97, 2020. (grifo nosso).

Desta forma demonstra a importância da comunicação entre as autoridades para que haja uma prevenção eficaz dos navios que navegam nos mares, coibindo a possibilidade de navios com más condições ou que se não adequem nos regulamentos naveguem, principalmente aqueles que estão transportando substâncias nocivas com alto potencial para poluir o ambiente marinho.

A Convenção foi aderida por “Mais de 90% da frota mundial de navios pertencentes aos diferentes Estados de registros aderiram à MARPOL 73/78, demonstrando a sua preocupação pela preservação do meio ambiente marinho, sendo, portanto,

<sup>17</sup> MARPOL 73/78, também conhecida por *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*.

<sup>18</sup> Promulgada pelo Decreto nº 2.508, de 04 de março de 1998.

considerada como uma das normas mais importantes no que se refere à análise da questão ambiental marítima aceita pela sociedade internacional” (OBREGÓN, p. 98, 2020).

A MARPOL 73/78 define o que seria substância danosa e descarga, em seu artigo 2º, §2º e 3º:

2. “Substância nociva” significa qualquer substância que se despejada no mar, é capaz de gerar riscos para a saúde humana, danificar os recursos biológicos e a vida marinha, prejudicar as atividades marítimas recreativas ou interferir com outras utilizações legítimas do mar e inclui toda substância sujeita a controle pela presente Convenção.

3. a) “Descarga” em relação a substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias, significa quaisquer despejos provenientes de um navio e inclui qualquer escapamento, remoção, derramamento, vazamento, bombeamento, lançamento para fora ou esvaziamento. (BRASIL, 1998).

Portanto, a MARPOL 73/78 estabelece que “[...] além dos hidrocarbonetos, óleo e seus derivados, qualquer outra substância com capacidade de contaminação, tais como óleos minerais, gasolina, éter, glicerina, cânfora, detritos, lixo doméstico etc., são consideradas como substâncias danosas e estão sujeitas ao controle da norma internacional.” (OBREGÓN, p. 99, 2020).

Além destas definições, a MARPOL 73/78 traz classificação acerca do risco que cada substância pode ter, devendo o navio que transportar ter uma estrutura compatível com a que determina a lei.

“[...] estabelece uma classificação de substâncias líquidas, enfatizando que os navios para transporte dessas substâncias devem ser projetados, construídos, equipados e operados de forma a minimizar as cargas incontroladas dessas substâncias no mar, demonstrando claramente que as descargas nocivas são fatos permanentes no transporte marítimo de petróleo e seus derivados.” (OBREGÓN, p. 100, 2020).

Por este motivo são realizadas frequentes vistorias acerca das embarcações para atestar acerca das instalações, equipamentos, estrutura e os tripulantes presentes na embarcação, se são aptos a lidar com o tipo de substância transportada.

Por fim, a MARPOL 73/78 foi uma importante Convenção capaz de regular as novas nuances da navegação, estabelecendo regulamentos a navios como forma de coibir

a poluição marítima e que foi capaz de alcançar quase todos os países do mundo, trazendo uma maior garantia para preservação do ambiente marinho.

### 3.2 ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO NACIONAL ACERCA DA PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO

Aderindo à crescente onda Internacional sobre a preocupação do ambiente marinho, o Brasil, foi signatário de diversos Tratados e Convenções que regulam o mar. Estando em consonância também com a Constituição de 1988, em seu artigo 225 uma serie de deveres atribuídos aos estados.

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§ 1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas;

II - preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético do País e fiscalizar as entidades dedicadas à pesquisa e manipulação de material genético;

III - definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção;

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade; (BRASIL, 1988)

Nesse sentido, uma das medidas tomadas pelo Estado para efetivar a proteção, foi a criação da Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), regulamentada pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, com normas específicas para a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas, em águas sob jurisdição nacional<sup>19</sup> e sanções sobre o derramamento de óleo.

---

<sup>19</sup> Entende-se também como mar territorial, que seria dizer de acordo com Eliana M. Octaviano Martins, faixa do mar sobre a qual o Estado exerce sua soberania, com algumas limitações determinadas pelo direito internacional.

A referida Política estabelece como objetivo em seu artigo 2º, a preservação. A melhoria e recuperação da qualidade ambiental, visando assegurar, no país, condições ao desenvolvimento econômico, aos interesses da segurança nacional e da proteção e dignidade da vida humana.<sup>20</sup>

Os objetivos traçados por este artigo, entende-se como fundamentais, posto que o desenvolvimento econômico não pode ser utilizado como argumento para a depredação de áreas terrestres e marítimas, devendo ser adotadas políticas de sustentabilidade que ofereçam condições de recuperação ambiental. (OBREGÓN, 2020).

A PNMA nos incisos do art. 2º, estabelece princípios<sup>21</sup> fundamentais para que os objetivos firmados sejam efetivamente alcançados, como por exemplo: a manutenção do equilíbrio ecológico, por entender que é um bem de todos; a racionalização do uso do solo, do subsolo, da água, e do ar, prevendo que não sejam utilizados de maneira desenfreadas, que possam levar o esgotamento desses recursos.

Em consonância com os incisos, VI E VII do artigo 23, da CRFB/88, estabeleceu que deve haver planejamento e a fiscalização dos recursos naturais, observando as normas estabelecidas em âmbito estadual e municipal que regulamente a preservação do meio ambiente, como proteção dos ecossistemas.

---

<sup>20</sup> Art 2º - A Política Nacional do Meio Ambiente tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no País, condições ao desenvolvimento sócio-econômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana, atendidos os seguintes princípios: (BRASIL, 1981).

<sup>21</sup> Art. 2º-

I - ação governamental na manutenção do equilíbrio ecológico, considerando o meio ambiente como um patrimônio público a ser necessariamente assegurado e protegido, tendo em vista o uso coletivo;  
 II - racionalização do uso do solo, do subsolo, da água e do ar;  
 III - planejamento e fiscalização do uso dos recursos ambientais;  
 IV - proteção dos ecossistemas, com a preservação de áreas representativas;  
 V - controle e zoneamento das atividades potencial ou efetivamente poluidoras;  
 VI - incentivos ao estudo e à pesquisa de tecnologias orientadas para o uso racional e a proteção dos recursos ambientais;  
 VII - acompanhamento do estado da qualidade ambiental;  
 VIII - recuperação de áreas degradadas;  
 IX - proteção de áreas ameaçadas de degradação;  
 X - educação ambiental a todos os níveis de ensino, inclusive a educação da comunidade, objetivando capacitá-la para participação ativa na defesa do meio ambiente.

Sob o mesmo ponto de vista, prevê princípios como o controle e o zoneamento das atividades potencialmente ou efetivamente poluidoras; incentivo ao estudo e à pesquisa orientadas para o uso racional e a proteção dos recursos naturais; a recuperação das áreas degradadas; a proteção de áreas ameaçadas de degradação e a promoção de educação ambiental.

Os princípios estabelecidos neste artigo, são de extrema importância para que o direito ao meio ambiente seja efetivado, compreendendo que os princípios demonstram os caminhos a se seguir, tornando a lei eficaz e não apenas uma norma em branco, encontrando um equilíbrio entre o desenvolvimento econômico e a preservação do meio ambiente.

A Lei 6.938/81 define que a degradação da qualidade ambiental seria alteração adversa das características do meio ambiente, ou seja, alteração adversa decorrente da atividade humana ao utilizar os recursos naturais para sua sobrevivência de maneira controlada (OBREGÓN, 2020).

Nesse mesmo viés, o poluidor é aquele que promoveu a degradação ambiental, podendo ser pessoa física ou jurídica, tanto de direito público quanto privado. Assim, sendo reconhecido como poluidor, a legislação brasileira prevê sanções administrativas e penais<sup>22</sup>, aquele responsável por atividade poluidora.

O artigo 4º da Lei nº 6.938/81 atribui como objetivo impor ao poluidor e ao predador a obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados, impondo penas pecuniárias, visto que os acidentes ambientais, em suma, são irreversíveis. Assim sendo uma forma de evitar a impunidade nos agentes poluidores.

Nesse sentido, a lei busca aplicar o conceito de desenvolvimento sustentável levantado pela Conferência de Estocolmo, aonde apesar das diversas normas previstas para prevenir o derramamento de óleo no mar, ainda que sobrevenha o

---

<sup>22</sup> Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008, especifica condutas infracionais ao meio ambiente e suas sanções no âmbito administrativo.

Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 – Lei de Crimes Ambientais, prevê sanções tanto no âmbito penal quanto no âmbito administrativo.

sinistro, ainda haja a reparação deste ambiente, tentando retornar o equilíbrio novamente entre o desenvolvimento e a sustentabilidade.

#### **4 NECESSIDADE DO CUMPRIMENTO DO DEVER FUNDAMENTAL: RESPONSABILIDADE E SANÇÃO PARA OS ARMADORES QUE POLUEM**

Após a Segunda Guerra Mundial, as atrocidades cometidas pela Alemanha fizeram que ficassem em evidência a necessidade de delimitar direitos e deveres fundamentais que seja reconhecido em todo o globo, não importando a raça ou crença. Marcelo Obregón defende que tanto os direitos quanto os deveres surgem em consequência do mesmo valor, porém em planos diferente, desta forma, para que os direitos tenham eficácia necessariamente deve ser acompanhado de deveres.

Entende-se também que as normas que regulam o mar surgiram a partir dos costumes e os milhares de anos adquiridos através da navegação dos povos, em sua maioria é positivada através de Convenções Internacionais, aonde a maioria dos países fazem parte.

“A preocupação dos membros da sociedade pela solução de conflitos e regulamentação das práticas de navegação e exploração de recursos naturais marinhos está consignada através de Convenções Internacionais e normas internas. Neste sentido, entendemos que essa preocupação pode ser considerada como uma forma de preservação dos recursos naturais marinhos identificada através de exigências do cumprimento de deveres fundamentais previstos na norma constitucional como sendo valores.” (OBREGÓN, pág. 155, 2020)

O Brasil na sua Constituição de 1988 impõe o direito fundamental para as futuras gerações um meio ambiente equilibrado, demonstrando os valores que o país busca adotar. Entendendo que o dever é a face da outra moeda para que seja efetivo esse direito, surge o dever fundamental de garantir que este direito seja efetivo.

A Convenção de Montego Bay é “uma norma internacional aceita pela sociedade internacional, na medida em que a mesma cria regras de conduta que toda sociedade civilizada deve possuir a fim de manter a paz, evitando conflitos, a segurança internacional e preservar seus direitos fundamentais.” (2020, OBREGÓN)

Neste sentido, as normas previstas na Convenção podem ser compreendidas como direitos e deveres fundamentais do mar, visto que exprimem os valores de maneira global e estabelecem um norte no qual os países devem seguir.

“Estas regras regulamentam o Direito Marítimo Internacional e enfatizam a proteção e preservação do meio ambiente marinho, baseadas em princípios básicos do Direito Ambiental, outorgando direitos e exigindo deveres, tanto das pessoas físicas quanto jurídicas, as mesmas que, em caso de não cumprimento das normas previstas, devem ser passíveis de sanções” (OBREGÓN, pág. 161, 2020).

Entretanto, tende-se a exigir direitos e esquecer que os deveres estão intimamente ligados, um não podendo existir sem o outro. Marcelo Obregón afirma que “Há uma tendência “naturalizada” entre os membros da sociedade de exigir direitos e evitar deveres, posto que estes significam atitudes de profunda reflexão moral e, ao mesmo tempo, de reflexão jurídica”.

Desta forma quando o direito ou o dever não são respeitados deve haver uma forma de obrigar tanto as pessoas físicas, quanto as pessoas jurídicas a obedecer a norma. E o Estado detém este poder de polícia em obrigar aqueles sobre a sua jurisdição a obedecer a norma, aplicando sanções e penalidades caso não sejam cumpridas.

As normas internacionais possuem cláusulas de cunho coercitivas, pois advém do consenso da maioria. Portanto, quando internalizadas pelos Estados membros, passam a ter status de normas ordinárias de caráter obrigatório, imperativo e coercitivo. (OBREGÓN, 2020)

Trazendo para a situação onde ocorre o derramamento de óleo nos mares por navios, gerando a poluição mares, os navios serão responsabilizados pelo dano ocasionado. Esta responsabilização transparece os “princípios e valores morais em benefício da sociedade, a fim de preservar a sua segurança e os direitos fundamentais na

preservação de um bem que pertence a todo um grupo social” (OBREGON, pág. 169, 2020).

Neste sentido, as Convenções são norteadas por responsabilidade, dever jurídico e sanção. Assim, delimita as responsabilidades, deveres, e caso haja a transgressão estipula sanção e penalidades, que podem atingir o patrimônio ou limitações na parte administrativa.

“O dever jurídico, a responsabilidade e a coerção devem ser interpretadas como instrumentos necessários para o cumprimento das normas, sejam estas internas ou internacionais, inclusive para evitar que determinados atos considerados crimes, como é o caso da poluição ambiental, permaneçam impune, permitindo práticas reiteradas, favorecendo interesses econômicos em detrimento dos interesses da sociedade” (OBREGÓN, 2020)

Por isso ao estipular direitos ao meio ambiente marinho, vai muito além de delimitar apenas direitos, devem vir junto os deveres que irão possibilitar a eficácia da norma, e por fim estabelecer sanções, ao ponto que, não seja apenas uma liberalidade a aplicação da norma devendo ser coercitivas, entendendo que caso não cumpra o dever que efetiva o direito, irá sofrer uma série de penalidades advindo da negativa.

Aplicar sanções se fazem necessárias não apenas para reparar o meio ambiente poluído, como também fazem parte para dar eficácia a norma, entendendo que seja melhor agir conforme a imposição da norma, pois não vale a pena sofrer a sanção prevista.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Com os avanços tecnológicos e a globalização, a navegação se torna evidente para realizar a ponte entre os países. A industrialização apesar de trazer inovações importantes para a sociedade, trouxe também malefícios, um deles é o manuseio de petróleo e derivados, que se tornaram essências para o cotidiano humano. O transporte dessas substâncias pelo meio marítimo, pela falta de infraestrutura somados a instabilidade dos oceanos tornou-se palco de diversos acidentes de

derramamento de óleo. Por se tornar comum esses acidentes, e os diversos impactos no meio ambiente marinho, países buscaram estabelecer normas internacionais e internas para coibir e punir esta prática, com o intuito de proteger o ambiente marinho. Entretanto, ainda é comum a ocorrência desses acidentes. Neste sentido, surge a questão: as normas externas e internas são eficazes para responsabilizar os navios que derramam óleo nos mares?

Para responder à questão proposta, foi utilizado o método dedutivo, em analisando premissas genéricas e premissas específicas, chegando a uma conclusão. Desta forma, dentro do campo de responsabilidade civil juntamente com o direito marítimo ambiental e as normas jurídicas internacionais, pretende-se chegar a uma conclusão acerca da eficácia das normas para coibir, prevenir e reparar os danos ao ambiente marinho.

No primeiro capítulo, buscou-se evidenciar a importância da preservação do meio ambiente marinho. Para isso, foi necessário apresentar dados relevantes sobre como o mar influencia na vida dos seres humanos, e trazendo acidentes catastróficos envolvendo os denominados “superpetroleiros”, e como derramamento de óleo pode devastar a biodiversidade local e afetar economicamente a região costeira.

No âmbito de responsabilidade civil, foi tratado sobre responsabilidade civil objetiva e subjetiva, aprofundando ainda mais sobre a responsabilidade civil objetiva na legislação brasileira e internacional. O artigo 927, parágrafo único, do Código Civil prevê que independente da culpa é presumido a responsabilidade, isso porque entendeu que o mero exercício do transporte de óleo já traz alto risco, e, portanto, deve ser responsabilizado caso seja comprovado a conduta ofensiva e o evento danoso, não havendo qualquer excludente de responsabilidade do agente poluidor, mesmo que este atua de forma lícita.

Foi tratado também sobre como ocorre a responsabilização, demonstrando haver uma hierarquia entre as formas de indenização, priorizando sempre a reparação do meio ambiente marinho afetado, mesmo que esta seja a opção mais onerosa. E por fim a indenização pecuniária, entretanto esta é a indenização mais aplicada por ser difícil

reparar o meio ambiente afetado. Demonstrou que os tribunais brasileiros são um dos órgãos capazes de coibir a prática, porém não aplicam a responsabilidade civil objetiva corretamente, por exigir a comprovação do dano real, e não o mero potencial do dano, deixando de exercer o seu dever cautelar e apenas agindo de forma repressiva.

Acerca da legislação externa, a Convenção de Montego Bay implementa o termo desenvolvimento sustentável, ou seja, a necessidade de desenvolver economicamente sem causar grandes impactos ambientais, entendendo que os recursos naturais são finitos e buscando trazer equilíbrio entre os dois elementos. Os constantes desastres envolvendo superpetroleiros e a poluição do mar pelo derramamento de óleo fez com que os países se movimentassem e desenvolvessem a CLC/69 que se preocupa em responsabilizar civilmente os navios responsáveis pela poluição por óleo, entretanto se tornou ineficaz necessitando ainda de novas Convenções para conseguir adequar as novas nuances, como por exemplo a MARPOL 73/78.

O Brasil se tornou signatário desta Convenção que a partir dela desenvolveu a PNMA, que também traz a ideia de desenvolvimento sustentável, como também objetivos e princípios para alcançar uma maior proteção ao meio ambiente marinho, e prevê sanções administrativas e penais caso ocorra danos ao meio ambiente.

E por fim, o quarto e último capítulo busca evidenciar o dever fundamental de preservar o meio ambiente marinho, e a necessidade de deveres serem cumpridos, pois existe uma tendência de se ignorar os deveres, porém, direitos e deveres estão intimamente ligados e sem um o outro não consegue atingir a eficácia plena.



Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. 2005. Disponível em: <<https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/10115/10115.PDF>>

FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson. **Curso de direito civil: obrigações**. 12º ed. Salvador: Juspoivm, 2018.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3 ed. atualizada, revista e ampliada. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

MARTINS, Eliane Maria. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. 3. ed . rev., ampl. e atual. São Paulo: Manole, 2008.

\_\_\_\_\_. **Curso de direito marítimo**. Teoria Geral. vol. I., Barueri, São Paulo: Manoel, 2014.

MEZZARROBA, Orides; MONTEIRO, Cláudia Servilha. **Manual de Metodologia de Pesquisa de Direito**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

OBREGÓN, Marcelo Fernando Quironga. **Direito Marítimo Ambiental: dever fundamental de proteção do meio ambiente marinho no âmbito nacional e internacional**, Belo Horizonte: Fórum, 2020.

\_\_\_\_\_. **O direito marítimo e o dever fundamental de proteção do meio ambiente marinho**. 2017. Tese (Doutorado em Direitos e garantias fundamentais) – Faculdade de Direito de Vitória, 2017. Disponível em:<<http://site.fdv.br/wp-content/uploads/2018/06/marcelo-fernando-quiroga-obregon.pdf>>.acesso em: 10 de novembro 2020

ROSENVALD, Nelson. **A Teoria do risco no direito ambiental**. 2015. – Disponível em: <<https://www.nelsonrosenvald.info/single-post/2015/08/17/a-teoria-do-risco-no-direito-ambiental>> acesso em: 01 de maio 2021.

CAVALIERI, Sergio Filho. Programa de responsabilidade civil, 7ª edição, São Paulo: Atlas, 2007.