

Derramamento de óleo: uma análise quanto à responsabilidade civil^(*)

Oil spill: a liability analysis

Derrame de petróleo: un análisis sobre la responsabilidad civil

Maria Alice Fonseca Caiado¹

Marcelo Fernando Quiroga Obregón²

Sumário: Introdução; 1. Análise de normas internas e internacionais sobre derramamento de óleo, como consequência do transporte marítimo; 2. A responsabilidade civil ambiental; - Considerações Finais; - Referências.

Resumo: O presente trabalho busca realizar uma análise do derramamento de óleo no oceano, à luz do Direito Marítimo, algo que gera, atualmente, grande impacto na vida marinha e humana. A metodologia utilizada no presente trabalho foi a pesquisa bibliográfica, por meio da qual, ao estudar a matéria, foi possível

^(*) Recibido: 28/03/2019 | Aceptado: 02/04/2020 | Publicación en línea: 30/04/2020



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

¹ Acadêmica da Faculdade de Direito de Vitória - FDV.
alicefcaiado@gmail.com.

² Doutor em Direitos e Garantias Fundamentais pela Faculdade de Direito de Vitória (FDV); Mestre em Direito Internacional e Comunitário pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas); Especialista em Política Internacional pela Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo (FESPSP); Graduado em Direito pela Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes); Coordenador Acadêmico do curso de especialização em Direito Marítimo e Portuário da FDV; Professor de Direito Internacional e Direito Marítimo e Portuário nos cursos de graduação e pós-graduação da FDV.
mfqobregon@yahoo.com.br.

analisar que o óleo e sua extração são importantes e, por isso, é preciso buscar uma solução que não seja a mera redução de sua extração. Sendo assim, passa-se à análise de diversos tratados internacionais que buscam extinguir seu derramamento doloso e diminuir ao máximo o culposo. Eles abarcam de forma completa a temática, no entanto, percebe-se a existência de diversos pontos conflitantes que dificultam alcançar uma solução eficaz. Igualmente importante é o estudo que abarca a responsabilidade civil ambiental, caracterizada por ser objetiva, a fim de abarcar um maior número de sujeitos e melhor responsabilizá-los pelos danos ambientais gerados.

Palavras-chave: Oceano, Derramamento de óleo, Responsabilidade civil.

Abstract: The present work seeks to perform an analysis of the oil spill in the ocean, in the light of Maritime Law, something that currently generates great impact on marine and human life. The methodology used in the present work was the bibliographic research, through which, when studying the matter, it was possible to analyze that the oil and its extraction are important and, therefore, it is necessary to look for a solution that is not the mere reduction of its extraction. Thus, we move on to the analysis of several international treaties that seek to extinguish its harmful spill and reduce the culprit as much as possible. They cover the subject completely, however, there are several conflicting points that make it difficult to reach an effective solution. Equally important is the study that covers environmental civil responsibility, characterized by being objective, in order to cover a greater number of subjects and better make them responsible for the environmental damage generated.

Keywords: Ocean, Oil spill, Civil liability.

Resumen: El presente trabajo pretende realizar un análisis del derrame de petróleo en el océano, a la luz del Derecho Marítimo, algo que actualmente genera un gran impacto en la vida marina y humana. La metodología utilizada en el presente trabajo fue la investigación bibliográfica, a través de la cual, al estudiar la materia, se pudo analizar que el petróleo y su extracción son importantes y, por lo tanto, es necesario buscar una solución que no sea la mera reducción de su extracción. Así pues, pasamos al análisis de varios tratados internacionales que tratan de extinguir su nocivo derrame y reducir al máximo el culpable. Cubren el tema completamente, sin embargo, hay varios puntos conflictivos que hacen difícil alcanzar una solución efectiva. Igualmente importante es el estudio que abarca la responsabilidad civil ambiental, caracterizada por ser objetiva, a fin de abarcar un

mayor número de temas y hacerlos más responsables del daño ambiental generado.

Palabras clave: Océano, Derrame de petróleo, Responsabilidad civil.

Introdução

A extração de óleo, hoje, é algo essencial, que impacta diretamente na vida de inúmeras pessoas, que necessitam da substância em termos diários. Todavia, o seu manuseio gera, muitas vezes, derramamentos com consequências negativas no ecossistema marinho. Trata-se de um tema que, apesar das discussões terem começadas em meados do século passado, ainda se mostra atual e que gera inúmeros encontros e discussões entre Estados, com objetivo de anular o despejo intencional e minimizar ao máximo possível, o despejo incidental.

No intuito de contribuir com os estudos, o presente trabalho buscou analisar Convenções e Leis e termos para, ao final, alcançar a melhor opção que vá beneficiar o meio ambiente marinho, através de uma correta regulamentação.

O primeiro capítulo será destinado à análise de Convenções Internacionais e Leis internas que abarcam a poluição por derramamento de óleo e outros poluentes. Inicialmente, serão dispostas informações acerca do óleo, suas características de espalhamento e intoxicação, pois, assim, ficará mais fácil para o leitor compreender seus efeitos e a necessidade de diversos países terem que normatizar as condutas.

A primeira Convenção analisada será a Convenção Internacional das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (BRASIL, 1987), que normatizou diversos costumes internacionais, tornando a exploração marítima, sujeita ao controle difuso, de todos, abarcando a cooperação necessária entre Estados-membros. Em seguida, será analisada a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Marpol 73/78) (BRASIL, 1998), que possui como objetivo principal uma realidade em que a descarga intencional de óleo e outros meios poluentes seja extinta e que a poluição incidental seja diminuída ao máximo possível, distribuídas em seis Anexos.

A Convenção Internacional Sobre Preparo, Responsabilidade e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo (OPRC) (BRASIL, 1995), por sua vez, possui

como objetivo principal promover um sistema de cooperação e ajuda entre nações, preservando, dessa forma, o meio ambiente marinho.

Quanto à legislação interna, será abarcada a Lei 9.966/2000 (Lei do Óleo), que possui normas coercitivas que contam com a finalidade de tornar a proteção do meio ambiente marinho mais efetivo e presente nos planejamentos, nas relações diárias, no âmbito do território nacional.

O segundo capítulo será reservado à análise da responsabilidade civil. Em um primeiro momento, será conceituado o instituto da responsabilidade, que se divide em subjetiva e objetiva para, em seguida, caracterizar a responsabilidade civil ambiental, que será objetiva, ou seja, não é necessário provar ter sido uma conduta dolosa a fim de ser responsabilizado. Por fim, será abarcada a última convenção, que abarca a responsabilidade civil advinda do derramamento de óleo e produtos derivados no oceano, Convenção Internacional Sobre Responsabilidade Civil por Dano Causado por Poluição por Óleo de 1960 (CLC/69) (BRASIL, 1977). Ela conta com um protocolo de 1992, que trouxe algumas modificações, criando um Fundo Internacional para Compensação pelos Prejuízos Devidos à Poluição por derramamento de óleo, algo que serviu para aprimorar a forma que ocorria a indenização às vítimas.

1 Análise de normas internas e internacionais sobre derramamento de óleo, como consequência do transporte marítimo

1.1 Meio ambiente marinho

De acordo com o artigo 3º, I, da Lei 6.938/81, (BRASIL, 1981) entende-se por “meio ambiente, o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas”. Tal conceito deixa claro que o meio ambiente não se restringe ao ser humano, englobando também outras espécies de seres vivos, além de vegetais. Trata-se, hoje, de um direito difuso que deve ser preservado não apenas de todo a respeitar os dizeres legais, mas por saber que o futuro da humanidade depende do equilíbrio ambiental, garantido por atos de preservação e recuperação.

O desenvolvimento da atividade econômica e o meio ambiente, por séculos, andaram em linhas opostas. Por acreditar que tratava-se de uma fonte natural inesgotável, ocorria uma exploração e extração desmedida dos recursos naturais, carecendo de preocupação quanto aos impactos que seriam gerados às gerações futuras. (GIBERTONI, 2014, p. 525). Hoje, todavia, trata-se de um tema com relevância e proteção internacional que, diante das alterações provocadas por um ecossistema desequilibrado, viu-se na necessidade de regular as ações humanas.

O transporte marítimo, por sua vez, é uma atividade potencialmente poluidora, especialmente no que diz respeito à carga de petróleo, o que deve ao fato de ser composto por substâncias químicas que, ao serem derramadas ao mar, podem se estender por grandes áreas, formando uma fina camada no oceano que impacta fortemente a biota aquática (SZEWCZYK, 2006). Com base nesse cenário, surgiu a necessidade de haver legislação específica que garantisse crescimento econômico sem degradação ambiental.

Poupar o ambiente marinho é uma preocupação permanente que abrange o Estado brasileiro e a sociedade internacional, que se reúnem para criar normas internas e acordos internacionais sobre tema, haja vista a expansão dos impactos, que possuem potencial para afetar gerações presentes e futuras. Por isso, é necessário analisar detalhadamente tais legislações, averiguando se são suficientes (OBREGON, FABRIZ, 2015, p. 02). O autor citado entende que as legislações internas devem cumprir o que está estipulado nas convenções internacionais, concretamente, a Convenção das Nações Unidas Sobre Direito do Mar, no sentido de aplicar a norma interna rigorosamente a pessoas físicas e pessoas jurídicas envolvidas no transporte marítimo ou em acidentes que resultem em poluição ambiental marinha, a fim de assumir a responsabilidade civil objetiva e de cumprir medidas punitivas, assim como de ressarcir o dano acarretado.

Convenções Internacionais são acordos celebrados entre Estados que estabelecem normas de conduta gerais e abstratas acerca de determinada matéria; todavia, só vinculam a Estados signatários que se comprometem a cumprir, no ordenamento interno, o que foi estabelecido. (JACCOUD, 2012, p. 30)

Apesar de haver inúmeros tratados que regulamentam a poluição marinha, o presente trabalho se aterá ao estudo e análise dos que disciplinam, especificamente, o derramamento de óleo.

1.2 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, foi criada a Organização das Nações Unidas, através da Carta das Nações Unidas, cujo objetivo principal seria promover a paz e segurança mundial. Observada a necessidade de dar continuação à discussão acerca do espaço marítimo, iniciada na Conferência Codificadora de Haia de 1930, e a necessidade de evitar futura desordem, dado o cenário de guerra que acabara de ocorrer, diferentes Estados se reuniram na Conferência Internacional Sobre o Direito do Mar. Da Conferência, resultaram quatro Convenções que discutiram temas de extrema relevância para o Direito Marítimo. (OBREGON, 2017, p.27-28)

Celebrado em Montego Bay, Jamaica, como consequência da Terceira Conferência das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar, a Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (CNUDM), ou apenas Convenção de Montego Bay, foi aprovada no Brasil em 1987, por meio do Decreto Legislativo n. 05 e promulgada pelo Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990 (BRASIL, 1987).

A partir da referida convenção, o mundo se viu diante de uma nova realidade: a exploração marítima, o que antes possuía controle individual, de acordo com o regramento de cada Estado, passou a ser de controle difuso, um bem comum. “A Convenção declara que os recursos minerais da área internacional dos oceanos são patrimônio comum da humanidade e cria a Autoridade Internacional dos fundos Marinhos para organizar e controlar as atividades relativas ao aproveitamento desses recursos”. (SOUZA, 2000)

Com ela, passou-se a ter disciplinado todo o espaço do oceano, dividindo-o em mar territorial, zona contígua, plataforma continental, zona econômica exclusiva e alto mar, impondo regras a respeito da proteção do meio ambiente marinho. Haja vista ser Direito Marítimo um direito consuetudinário, isto é, aquele que surge dos costumes da sociedade (OBREGON, 2017, p. 19). A Convenção se destacou por positivar antigos costumes internacionais e princípios já aceitos em âmbito internacional pela maioria dos Estados. (a exemplo da livre navegação internacional) (SOARES, 2003, p. 220-221).

A CNUSDM introduziu no ordenamento jurídico conceito de “desenvolvimento sustentável”, passando a tratar da causa como um dever fundamental da humanidade, conforme artigos 192 a 237 (BRASIL, 1987). Dentre seu rol de 320 artigos, o presente estudo se aterá aos que são mais importantes para a temática de derramamento de óleo. O assunto “proteção ao meio ambiente” é trazido à tona pelo artigo 145, inferindo que é necessário tomar medidas necessárias para assegurar uma eficaz proteção do meio ambiente marinho, inclusive no que diz respeito à perturbação do equilíbrio ecológico e ao lançamento de poluentes, de maneira a “assegurar a proteção eficaz da vida humana”. Para tanto, os Estados devem investir na adoção de normas e procedimentos que sirvam de complemento à presente Convenção. (BRASIL, 1987)

Quanto à poluição em si, o artigo 1º, IV a define:

[...] a introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir 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 da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização e deterioração dos locais de recreio. (BRASIL, 1987)

As poluições marinhas encontram-se nos artigos 207 a 212, de forma extensiva, de modo a conseguir inserir todas as possíveis situações, ampliando dessa forma, a proteção do meio. Cabe citar as de origem terrestre, provenientes de atividade na área, por alijamento, proveniente da atmosfera, ou de atividades relativas ao fundo marinho. Destaca-se o artigo 211, referindo-se à poluição proveniente de embarcações. Ora, ele diz que “Os Estados devem adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações que arvorem a sua bandeira ou estejam registrados no seu território.” (BRASIL, 1987), ou seja, deixa claro que o Estado deve investir em elementos preventivos e preparativos do ecossistema, na conscientização da população. Todavia, a realidade atual destoa do almejado; derramamentos continuam a ocorrer com frequência quando já deveria ter realizado troca da frota naval por outra mais resistente. Ora, não é preciso haver um derramamento desastroso para verificar a necessidade de alteração, os pequenos vazamentos do dia a dia são suficientes para desequilibrar o ecossistema.

Para garantir uma estabilidade estrutural e peso adequados, é utilizado o lastro no interior dos navios que, inicialmente, era realizado por substâncias sólidas, como pedra e areia. Atualmente, observou-se que a utilização de água gera melhor resultado. Quando o navio se encontra no porto de origem, vazio, a água é carregada; ao chegar ao porto de destino e carregado, lança a água de lastro ao mar, o que torna-se altamente prejudicial, haja vista que despeja organismos em habitat diferente do seu, tornando-se um ser exótico, muitas vezes sem predador, que pode gerar desequilíbrio no ecossistema (GALLI, 2012, p. 12).

A CNUSDM, em seu artigo 211, (BRASIL, 1987) prevê a poluição proveniente de embarcações; para tanto, estabelece a necessidade de criação de normas internacionais para prevenir, reduzir e controlar essa maneira de poluição. É preciso observar a tamanha consequência proveniente do lançamento de água de lastro descomedido, que pode tornar organismos tidos como comuns no habitat natural em verdadeiras pragas que, caso encontrem presas e não haja predadores, poderão gerar a extinção de algumas espécies.

Tais normas foram impostas no sentido de preservar e prevenir diversos ecossistemas marinhos de sofrerem prejuízos irreparáveis causados pela poluição marinha. Para tanto, é preciso haver uma comunhão entre normas, leis, medidas, regras internacionais e nacionais que possam garantir a efetividade da Convenção e, assim, diminuir ao máximo a poluição por

lançamento de diversos dejetos, principalmente o óleo (OBREGON, 2017, p. 76).

1.3 Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Marpol 73/78)

Promulgada pelo Decreto n. 2.508, em 1998, a Marpol 73/78, como ficou conhecida, é uma das mais importantes convenções ambientais internacionais, por criar uma série de mecanismos de controle e prevenção da poluição marinha advinda de navios, em especial, de navios petroleiros. Seu objetivo principal é alcançar uma realidade em que a descarga intencional de óleo e outros meios poluentes seja extinta e que a poluição incidental seja diminuída ao máximo possível.

Criada em 1973, inicialmente limitava-se a questões envolvendo poluição proveniente de óleo, lixo, esgoto, químicos e substâncias nocivas embaladas, todavia, com o grande número de acidentes envolvendo navios tanques nos anos de 1976 e 1977, viu-se que, da forma como estava, não seria possível atingir uma plena proteção ambiental, pois seria necessário abranger maior leque de conteúdo. Sendo assim, foi criado o Protocolo de 1978 pela Conferência de Segurança de Navios Tanque e Prevenção de Poluição, expandindo suas previsões legais, transformando-se em Marpol 73/78. Dado essa emenda, passou a ser chamada de Marpol 73/78. (GIBERTONI, 2014, p. 540) O último protocolo, de 1997, acrescentou o Anexo VI ao dispositivo, o qual disciplina sobre Regras para Prevenção da Poluição do ar por Navios.

Além de abrir espaço para a criação de outros tratados complementares, sua base e estrutura servem como modelo para tratados semelhantes até os dias atuais, além de também ser utilizada como forma de orientação para diferentes países desenvolverem suas próprias soluções técnicas para a poluição. (CALIXTO, 2007, p. 98)

Seu preâmbulo estabelece alguns pontos importantes: a liberação deliberada do óleo e outras substâncias danosas representa séria ameaça; há uma exigência de preservar o meio ambiente humano, de maneira geral, e marinho, de maneira especial. Reconhece também a importância que a norma para Preservação da Poluição do Mar por Óleo, de 1954, possui, sendo ele o primeiro instrumento elaborado sobre a temática.

Todavia, para ser regido pela presente Convenção, é preciso que haja sua descarga ao mar, o que equivale a qualquer liberação nociva, realizado por navio, quer seja derramamento, vazamento, lançamento, esgoto, emissão ou bombeamento, sendo todas proibidas, por notoriamente serem contrárias à razão da presente convenção.

O documento é composto por seis anexos que cuidam de variadas formas de poluição por navios, abarcando tanto os novos navios petroleiros, quanto os já existentes. O primeiro anexo diz respeito às regras para Prevenção da Poluição por Óleo.

É possível analisar, na Regra 6 do presente Anexo, a existência de vistorias técnicas e periódicas necessárias. É determinado que haja uma vistoria inicial e completa de todos os navios, antes de iniciar seus serviços, de modo a assegurar que sua estrutura esteja dentro do esperado. Além disso, é preciso que sejam renovadas em intervalos não superior a cinco anos, pois trata-se de meio importante a garantir que instalações, estruturas e equipamentos estejam plenamente dentro daquilo exigido pela presente convenção, evitando possíveis derramamentos devido a uma estrutura precária.

No momento em que o vistoriador designado, ou organização reconhecida, constatar elementos que tornem o navio inapto a navegar, por apresentar alguma irregularidade que gere ameaça ao meio ambiente marinho, imediatamente, é preciso que medidas corretivas sejam adotadas e, em seguida, que a Administração seja informada, assegurando que as medidas corretivas sejam efetivadas.

É importante analisar que as medidas adotadas serão decididas de acordo com os dizeres da legislação interna de cada Estado, respeitando o princípio da territorialidade. No Brasil, o tema é regido pela Lei 9.966/2000 (Lei do Óleo), que será analisado com maiores detalhes no tópico 1.5.

O Anexo II refere-se à Poluição Por Substâncias Líquidas Nocivas Transportadas a Granel, e define questões como a diferença existente entre lastro limpo e lastro segregado, o que é substância líquida nociva e navio-tanque.

O Anexo III, por sua vez, trata das Regras para a Prevenção da Poluição por Substâncias Prejudiciais Transportadas por Via Marítima em Embalagens, Contenedores, Tanques Portáteis, Caminhões-Tanques e Vagões, exigindo que haja fiscalização rigorosa por parte dos governos dos Estados-membros.

O Anexo IV cuida das Regras para Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários dos Navios e, com isso, define do que se trata o esgoto sanitário proveniente dos resíduos de instalações do navio.

Substância danosa será qualquer uma que, uma vez lançada ao mar, possa gerar sérios prejuízos ao meio ambiente. Especificamente, quanto aos esgotos sanitários, o Parágrafo 3º da Regra I diz que, são as águas de drenagem e outros resíduos provenientes de casas de banho, urinóis e embornais de retretes. Para garantir um uso consciente, é preciso haver tanques que retenham o conteúdo e impeça seu contato com o mar, além de

instalações de tratamento de esgoto sanitário e vistorias periódicas que não ultrapassem cinco anos que, em seguida irá gerar um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários.

Todavia, a Regra 8 traz exceções incoerentes com a finalidade ambiental do tratado: permite a descarga de esgotos sanitários à distância de quatro milhas náuticas da terra mais próxima; a mais de doze milhas náuticas da terra mais próxima, por sua vez, permite o lançamento de esgoto sanitário não desintegrado ou desinfetado, desde que não seja lançado de uma só vez, mas a uma velocidade não inferior a quatro nós. Sobre isso, há dois pontos que precisam ser destacados: Primeiro, abre margem para que navios de Bandeiras de Conveniência descarreguem outras substâncias, danosas, já que países de bandeira não realizem fiscalizações com navios registrados em seu território. Outro ponto é que não importa a distância que estiver da terra mais próxima, a região em que o esgoto for despejado irá sofrer consequências e desequilíbrio de fauna e flora com o contato, principalmente aquele causado pelo esgoto médico.

Por outro lado, as exceções levantadas pela Regra 9 soam coerentes, pois são para momentos de extrema emergência: salvaguarda de vida humana no mar, segurança das pessoas a bordo, resultante de alaria no casco ou equipamento da embarcação.

O Anexo V, por sua vez, aborda Regras para Prevenção da Poluição por Lixo do Navio e inclui todas as espécies de resíduos de alimentos, operacionais e domésticos.

A Marpol 73/78 estabelece como lixo, os resíduos de alimentos, plásticos, cabos, sacos de plástico, entre outros. Seu lançamento pode ser feito a doze ou vinte e cinco mm, dependendo do lixo e desde que tenha passado por um triturador ou desintegrador, lançando-o o mais longe possível da terra. Contudo, dificilmente haverá instalações a bordo para realizar tal tarefa, devido ao custo. Com isso, acabam por serem lançados em sua integralidade, estando sujeitos à ingestão por parte dos animais, algo que frequentemente os leva ao óbito. Ainda que passem por um triturador ou desintegrador, a única diferença é que reduzirão de tamanho, o que, na verdade, facilita a inalação por animais, consequentemente, resultados piores.

Para solução de conflitos como esse, as partes deverão tentar um acordo por negociação, mas, caso não consigam, valer-se-ão da arbitragem (Ministério Público, Protocolo II), por meio do Tribunal da Arbitragem, contando com uma prévia solicitação à outra parte, informando também ao Secretário Geral da Organização e mostrando o motivo.

O Anexo VI trata das Regras para a Prevenção da Poluição do ar por Navios, sendo o anexo com regras mais rigorosas da Convenção. Note-se que, já na Regra 3 (BRASIL, 1998), é feita uma isenção aos navios que emitirem necessariamente, de modo a assegurar segurança do navio ou vidas ou quando a emissão resultar de avarias, desde que as possíveis precauções tenham sido tomadas a fim de impedir ou minimizar a liberação de gás poluente, exceto se o Comandante ou armador tiverem agido dolosamente ou de forma imprudente. Acrescentem-se também as situações em que a poluição for derivado de testes para redução da emissão por navios e para finalidades de pesquisas sobre tecnologias de controle, mas, observe o seguinte, deverá ser concedida apenas se as normas do anexo impedirem a realização das pesquisas de desenvolvimento tecnológico; é preciso que o mínimo possível de navios sofra a isenção, para que não soe de forma contraditória à finalidade da Convenção.

A Marpol 73/78 é um completo acordo internacional que versa especificamente sobre a responsabilidade civil por dano causado por derramamento de óleo e que possui uma relevância extrema na luta contra a poluição marinha, visto que estabelece uma série de requisitos para o navio estar apto a navegar, além de penalidades aos infratores. Apesar de contar com algumas contradições, como as mencionadas no presente estudo, foi essencial para garantir significativa redução do derramamento de óleo.

Essa convenção serviu como grande avanço para o controle da poluição marinha, na qual valorizou e normatizou a importância de vistorias periódicas aos navios, limitação de descarga de óleo ou misturas oleosas no mar e a obrigação de sempre haver um livro de registro de óleo. Impõe aos Estados também a obrigação de criar mecanismos para instalar equipamentos e formas de receber descarga de resíduos de óleo e mistura oleosa em portos e terminais. (GIBERTONI, 2014, p. 540)

Por fim, ela implantou o “Port State Control” ou Controle Estatal Portuário, possibilitando a inspeção de navios visitantes de qualquer nacionalidade, de acordo com as normas previstas. Os portos também passaram a contar com autonomia para deter navios suspeito até que sejam eliminados, satisfatoriamente, os riscos ao meio ambiente. (GIBERTONI, 2014, p. 541)

1.4 Convenção Internacional sobre Preparo, Responsabilidade e Cooperação em caso de Poluição por Óleo (OPCR 90)

Criada em 1990, devido ao grande derramamento de óleo no Golfo Pérsico, provocado por militares, e do acidente com o petroleiro Exxon Valdez, em Alasca, 1989, a presente convenção tem por finalidade a prevenção e reparação do derramamento de óleo.

Seu objetivo principal se concentra na promoção de um sistema de cooperação e ajuda mútua entre nações, quando estiverem diante de um derramamento, buscando, em conjunto, preservar o meio ambiente. Caso haja algum derramamento, é preciso notificar o evento ao Estado costeiro mais próximo, em caso de navio e, em caso de plataforma oceânica, ao Estado costeiro da jurisdição em que ocorreu o ato. (BRASIL, 1995)

É importante haver uma preparação adequada, eficiente para combater acidentes, pois, caso não haja domínio das técnicas e conhecimentos adequados, as ações adotadas, quando diante de um incidente, não conseguirão conter a propagação do óleo, nem conseguirão drenar integralmente a substância da água, mantendo o ecossistema marinho em um constante desequilíbrio irreparável.

A cooperação internacional e assistência mútua deverão ser feitas através da troca de informações entre os Estados-membros, exposição de relatórios que relatam incidentes e o compartilhamento de pesquisas ligadas à poluição marinha. Com isso, torna-se mais fácil haver uma evolução de todos que, conseqüentemente, levará a medidas mais efetivas e rápidas que gerarão maior proteção do meio ambiente marinho.

De acordo com o artigo 3º (BRASIL, 1995), é possível observar que todos os navios e autoridades portuárias precisam conter um “plano de emergência”, o qual deverá ser condizente com normas internas e internacionais, tanto de sua bandeira, quanto da legislação interna do território em que se encontram as instalações. Serve também para as placas de petróleo, em que seus operadores deverão estar de acordo com o sistema nacional e regional de preparo e resposta.

Dada a característica-base de cooperação mútua da convenção, os Estados-membros são obrigados a prestar assistência quando diante de um evento de poluição emergente, o que se mostra importante, dado o fato da preservação ser interesse de todos, com conseqüências que também atingem a todos. A assistência poderá ser feita por pedido da parte prejudicada ou por iniciativa própria, todavia, o valor gasto deverá ser reembolsado, a menos que as partes estabeleçam algo diferente.

A presente Convenção é um importante avanço para o Direito Internacional, uma vez que seu principal instrumento é uma cooperação eficaz entre os Estados-membros, que, com treinamento correto, compartilhamentos de pesquisas e uso de equipamentos devidos, impeçam as conseqüências deploráveis que possa vir de um derramamento de óleo, evitando, desta maneira, conseqüências catastróficas que podem ser provocadas pela falta de cooperação eficaz entre os Estados.

1.5 Lei 9.966/2000 (Lei do Óleo)

A OPRC/90 e a Marpol 73/78, no Brasil, são completadas pela Lei 9.966/2000, também conhecida como Lei do Óleo, a qual define princípios que devem ser seguidos quando houver o transporte de óleo ou outras substâncias nocivas em portos organizado, instalações portuárias, plataformas ou navios sob jurisdição nacional.

Possui normas coercitivas que contam com a finalidade de tornar a proteção do meio ambiente marinho mais efetivo e presente nos planejamentos, nas relações diárias, no âmbito do território nacional, qual seja, 12 milhas marítimas contadas “a partir da linha de base reta, a partir de onde se mede a linha de base territorial” (OBREGON, 2017, p. 153).

No seu artigo 1º, parágrafo único (BRASIL, 2000), destaca que será aplicada quando não houver pressupostos para aplicação da Marpol 73/78, como as medidas coercitivas deverão estar contidas no ordenamento jurídico interno. Reconhece as normas internacionais ratificadas pelo Brasil, que valem como um complemento, uma base para a Lei do Óleo. Todos eles compartilham a ideia central da prevenção e proteção ambiental como um direito e dever fundamental que deverá ser alcançado com base na cooperação mútua.

Tendo em vista a frequência que as substâncias chegarão com os navios, é preciso que toda instalação portuária, plataforma e porto organizado conte com instalações e preparações adequadas para conseguirem receber e tratar diferentes resíduos, a fim de combater a poluição. Os navios que estiverem transportando produtos perigosos, por sua vez, conforme artigo 11, deverão contar com um livro a bordo de registro de carga, do mesmo modo que previsto pela Marpol 73/78.

Ainda no artigo 11 da referida lei, é preciso que haja registro das operações de transferência de carga, resíduo ou mistura para os tanques com resíduo. É preciso também registrar as operações de limpeza dos tanques de carga ou transferência de tanque de resíduo, alastramento de tanque de carga, transferência de água de lastro sujo, dentre outros.

Será necessário que o responsável pela descarga de poluente, seja pessoa física ou pessoa jurídica, ressarça os órgãos competentes pelas despesas geradas no intuito de controlar e diminuir os efeitos da poluição, independentemente de ter havido autorização prévia ou o pagamento de multas, conforme artigo 23 (BRASIL, 2000) destaca. Trata-se de mais uma forma de impedir que entidades exploradoras sejam negligentes quanto à precária estrutura ou manuseio errôneo de seus equipamentos.

Os planos de emergência e contingência são de extrema importância, por aumentarem a prevenção e preservação, evitando que um vazamento se

transforme em uma catástrofe ambiental com impactos imensuráveis, morte de milhares, ou milhões de seres por intoxicação, o até mesmo sua extinção, que acarretarão alterações do ecossistema, como ressaltou D'Isep, irreparáveis (2004, p. 47). Por esse motivo, a regra deveria ser, sempre, pela prevenção, e não ter motivos para a reparação, todavia, mesmo que os equipamentos e treinamentos estejam dentro da lei, trata-se de uma atividade de constante risco que, porventura, poderá passar por algum acidente e, para esses momentos, é necessário que todos exerçam o dever fundamental de reparar o dano ambiental.

O artigo 25 dispõe das infrações e punições destinadas ao descumprimento dos dispositivos, variando desde multas fixas, multas diárias, retenção do navio enquanto não houver a regularização, suspensão das atividades da empresa transportadora quando em situação desregular. Já o parágrafo primeiro do dispositivo fala da responsabilidade solidária, na qual as partes deverão responder na medida de sua ação ou omissão. O Parágrafo segundo, por sua vez, destaca que a multa deverá constar entre R\$7.000,00 (sete mil reais) e R\$50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais). Note-se, a responsabilidade incorrerá apenas ao proprietário do navio, sendo esse pessoa física ou pessoa jurídica, ou quem legalmente o represente.

Os planos de contingência e de emergência, previstos pela OPRC/90 são postos em prática através da referida lei, inclusive, todos os portos organizados, instalações portuárias ou plataformas devem conter um, a fim de tomar as melhores medidas contra a poluição.

Destaca-se o artigo 21, por dizer que, apesar do lançamento de substância ter sido autorizado, não desobriga a empresa causadora das responsabilidades de reparar os danos causados, além de indenizar o patrimônio público pelo prejuízo causado por sua atividade. (BRASILIA, 2000). Além disso, entidades exploradoras portos deverão contar com um manual de procedimento interno, o qual prevê o gerenciamento do risco de poluição, além da forma como os resíduos gerados deverão ser tratados.

Todavia, uma punição que se restringe ao pagamento de indenizações por empresas milionárias e desintoxicação dos meios atingidos, perde a natureza punitiva e educativa. Veja, o valor monetário que se gasta em indenizações é inferior ao que se gastaria em investimentos de novas tecnologias que eliminassem os vazamentos e, por isso, não há o incentivo necessário para mudar a presente realidade.

1.6 Decreto 4.136/2002

Promulgado dia 2 de fevereiro de 2002 (BRASIL, 2002), o Decreto n. 4.136 traz, detalhadamente, as sanções que devem ser aplicadas em caso de

descumprimento de normas que dizem respeito ao controle, fiscalização e prevenção da poluição por óleo e outras substâncias danosas em água sob jurisdição nacional. Ela destaca quais são as autoridades competentes para lavrar o auto de infração quando houver episódio de poluição e, além disso, inclui a fiscalização como um dever necessariamente de todos, uma vez que, qualquer cidadão, ao notar ocorrência de poluição, deverá comunicar às autoridades competentes.

As multas serão divididas em dez categorias, de acordo com a extensão do dano ambiental, variando desde R\$1.000,00 (mil reais) a R\$10.000.000,00 (dez milhões de reais), detalhadas em uma tabela situada no Anexo I. Além disso, os proprietários responsáveis abrangerão tanto pessoas físicas, quanto pessoas jurídicas ou representante legal, cabendo também ao armador, concessionário, comandante, proprietário da carga ou o representante o porto organizado, a instalação portuária, a plataforma e suas instalações de apoio, que responderão na medida de sua ação ou omissão, objetivamente. Caso cometa mais de uma infração, simultaneamente, ser-lhe-á aplicado, cumulativamente, mais de uma sanção, de modo a desencorajar, com mais rigor, sua prática.

É possível verificar, ao longo da redação do decreto, que a adoção de medidas preventivas, de controle e combate à poluição devem ser prioridade, sempre, sem abrir possibilidade para o discurso o “pagar para poluir”, pois a indenização deverá servir justamente para desestimular a poluição ou, ainda, para que as penalidades sejam respeitadas.

2 A responsabilidade civil ambiental

2.1 A responsabilidade civil

Hoje, inúmeros Tratados e acordos internacionais reforçam a necessidade de alteração humana quando diante de seu relacionamento com o Planeta Terra, como visto no capítulo anterior, que precisa ser baseado em atitudes responsáveis atreladas a uma série de sanções que estimulam a mudança de hábitos. Portanto, é importante ressaltar o importante instituto de que se trata a Responsabilidade Civil.

Prevista pelos artigos 927 a 954 do Código Civil de 2002 (BRASIL, 2002), trata-se, segundo Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho, (PAMPLONA FILHO, GAGLIANO, 2018, p. 59) de uma obrigação que “deriva da agressão a um interesse eminentemente particular, sujeitando, assim, o infrator, ao pagamento de uma compensação peculiar à vítima, caso não possa repor in natura o estado anterior de coisas.”

Há duas espécies de Responsabilidade Civil, quais sejam, subjetiva e objetiva, derivadas de ato doloso ou culposo. Dolo será quando possuir a intenção de realizar a conduta; já a culpa é derivada de um ato negligente ou imprudente, conforme artigo 186 do Código Civil (BRASIL, 2002): “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”.

Para a Responsabilidade Civil Subjetiva, é necessário provar, além do tripé ato, dano e nexos causal, que houve culpa do sujeito ativo. Por outro lado, a Responsabilidade Civil Objetiva exclui comprovação de culpa, que se tem por presumida. Segundo Caio Mário da Silva Pereira:

[...] na tese da presunção de culpa subsiste o conceito genésico de culpa como fundamento da responsabilidade civil. Onde se distancia da concepção subjetiva tradicional é no que concerne ao ônus da prova. Dentro da teoria clássica da culpa, a vítima tem de demonstrar a existência dos elementos fundamentais de sua pretensão, sobressaindo o comportamento culposo do demandado. Ao se encaminhar para a especialização da culpa presumida, ocorre uma inversão do onus probandi. Em certas circunstâncias, presume-se o comportamento culposo do causador do dano, cabendo-lhe demonstrar a ausência de culpa, para se eximir do dever de indenizar. Foi um modo de afirmar a responsabilidade civil, sem a necessidade de provar o lesado a conduta culposa do agente, mas sem repelir o pressuposto subjetivo da doutrina tradicional. (PEREIRA, 2001, p. 265-266).

A responsabilidade objetiva é comumente aplicada quando diante de uma relação desigual, na qual uma parte, a mais favorável, possui melhores condições, preparações e recursos para evitar a ocorrência de um dano, sendo injusto entregar o ônus da prova à parte vulnerável; trata-se de uma forma de equiparar a desigualdade existente.

Quanto à responsabilidade civil ambiental, será necessariamente objetiva, pois é um bem que se encontra em constante degradação e, de forma que sua proteção possa ser eficiente, é necessário impor uma responsabilidade civil objetiva. Isso funciona como uma forma de incentivo às empresas para melhorar sua estrutura, fiscalização e manuseio, pois, caso ocorra algum dano, estarão compelidos a arcar com os prejuízos, independente de qual era sua intenção por trás do ato.

2.2 A responsabilidade civil ambiental

Para melhor analisar a questão de responsabilidade civil ambiental, é importante antes traçar o que é dano ambiental que, segundo a Lei 6.938/81, artigo 3, II diz que é a “degradação da qualidade ambiental, a alteração adversa das características do meio ambiente”.

A partir da Lei 6.938/1981, passou-se a contar com uma responsabilidade civil diferente daquela até então utilizada, subjetiva. Trata-se da responsabilidade civil pelo dano ambiental, que se mostra objetiva, por não ser necessário comprovar culpa do agente poluidor. Veja no seu artigo 14, §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)

Até então, o dano ambiental era penalizado de acordo com a responsabilidade subjetiva, como visto anteriormente, aquela que necessita comprovar ter havido dolo, no entanto, aqueles que não se encaixavam nos pressupostos exigidos, saiam ilesos da relação, sem responsabilidade alguma e deixando um cenário ambiental degradado sem sequer ter estímulo para reparar ou aprimorar o aspecto gerador do impacto. (GRANZIERA, 2011, p. 685)

Como destaca Granziera (2011, p. 686), o dano pode, e muitas vezes ocorre, por uma atividade lícita, que está de acordo com todos os procedimentos e em dia com as inspeções, mas, por algum motivo contrário à sua vontade, houve um incidente que provocasse poluição do meio. Eliminar essa situação do rol de responsáveis, apesar de, diante um primeiro olhar parecer justo, geraria uma proteção precária e insuficiente do meio ambiente, pois, independente de dolo ou culpa, a degradação é a mesma e o ambiente é quem sofre. É preciso olhar para ele e analisar qual postura adotada é mais eficiente para sua proteção e, por isso, a responsabilidade objetiva é tão importante.

A prática do ato gera três possíveis obrigações (GRANZIERA, 2011, p.688-689): a primeira opção serve para quando for possível fazer a atividade poluidora parar, uma opção melhor do que simplesmente permitir que continue agindo e apenas pedir para reparar os prejuízos causados. Mas, uma vez ocorrido, além de cessar a atividade, deverá também valer-se da reparação.

Se tiver como restaurar ao estado natural da coisa, é obrigado que o recupere, mas, caso isso não seja possível, pode-se acumular o pagamento de uma indenização com a recuperação da parcela que for possível (artigo 4º, VII, Lei 6.938/1981). Quando nenhum ato de restauração for possível, irá valer-se apenas da obrigação de indenizar, em uma quantia que seja proporcional aos efeitos gerados.

2.3 Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Dano causado por Poluição por Óleo de 1960 (CLC/69)

Terminada em 29 de novembro de 1969, em Bruxelas e aprovada no Brasil pelo Decreto Legislativo n. 74 de 30 de setembro de 1976, a CLC (BRASIL, 1977) trata da responsabilidade civil por derramamento de óleo e produtos derivados no oceano.

O protocolo de 1992, por sua vez, trouxe algumas modificações, criando um Fundo Internacional para Compensação pelos Prejuízos Devidos à Poluição por derramamento de óleo, algo que serviu para aprimorar a forma que ocorria a indenização às vítimas.

As medidas razoáveis de recuperação estarão de acordo com a legislação interna e que, no Brasil, varia entre recuperação do meio, cessação da atividade e indenização à vítima. Contudo, não necessariamente essas medidas garantirão a melhor prevenção de danos causados ao meio ambiente, visto que voltar ao *status sou ante* se mostra impossível quando um desastre provoca extinção de espécies e um desequilíbrio que não será resolvido com a retirada do produto maléfico do meio. Inclusive, o artigo 1º, § 7º diz ser medida preventiva qualquer medida razoável adotada por qualquer pessoa, após um acidente, cuja intenção seja minimizar ou prevenir dano.

O artigo 3, Parágrafo 1º da Convenção (BRASIL, 1977) afirma que a qualquer dano que seja proveniente do navio e que gere poluição terá como responsável pelos efeitos, seu proprietário, exceto duas situações, situadas nos parágrafos 2 e 3: se restar provado que foi decorrente de ato de guerra, insurreição, fenômeno natural de natureza excepcional, omissão cometida por terceiros, com a intenção de causar danos ou então que o causador foi uma ação ou omissão, praticado por quem sofreu os danos ou por negligência dessa.

Na presente Convenção, faz-se uso da responsabilidade civil objetiva, visto que imputa a responsabilidade dado tão somente o fato de ser proprietário do navio que provocou a poluição, por estar exercendo uma atividade de risco.

Artigo 7º, parágrafo 1º diz que o proprietário que transportar mais de 2.000 toneladas precisa ter um seguro ou outra garantia financeira, como caução, a fim de cobrir a responsabilidade dos danos causados por derramamento, gerando uma limitação da responsabilidade. O valor desse fundo equivale ao limite de sua responsabilidade, tirando o risco de destruir seu patrimônio com indenizações altas demais. Mas há uma exceção importante de ser ressaltada: não haverá limitação de responsabilidade se restar comprovado que resultou de ação ou omissão sua, dolosa ou imprudente.

Uma vez constituído o fundo, a responsabilidade restará limitada ao seu valor, não cabendo meios como a penhora dos bens do sujeito responsável, o que acaba por se situar como um ponto negativo, uma vez que abre margem para a, se a vítima não for plenamente ressarcida, poder se valer de outros meios legais de adimplemento.

Rodrigues (2015, p. 491) aponta que apesar dos proprietários se tornarem reféns do seguro, por não poderem transportar hidrocarbonetos sem possuí-la, passam a adotar atos que geram a melhoria de sua estrutura e outras formas de precaução, visando diminuir o gasto com seguro. De acordo com o artigo 7º, Parágrafo 2º, para que o seguro ou a garantia adquirida seja válida e efetiva, é necessário, primeiro, emitir um certificado que o valide, mas a lei se isenta quanto às embarcações que transportam menos de 2.000 toneladas, levando ao entendimento que não serão obrigadas a terem seguros, garantias financeiras.

Rodrigues afirma que o motivo disso é porque as embarcações menores não geram danos tão relevantes, visto que a quantidade de óleo, ou derivados, derramado, ficará abaixo de 2.000 toneladas. Todavia, a quantidade não pode ser a única coisa a ser levada em consideração, pois aspectos como local, correntes marítimas, dentre outros, também são relevantes ao definir o grau de impacto. (RODRIGUES, 2015, p. 491)

Apesar de analisar uma variedade de normas internas e internacionais que se esforçam para solucionar a questão da poluição dos oceanos, nenhuma se tem por completamente eficiente. Estipular indenizações altas demais geram o inadimplemento do responsável e a vítima fica a ver navios, prejudicada e sem a retribuição que necessitava. Por outro lado, limitar o valor continuará passando um sentimento de impunidade, pois, diante do capital que o poluidor possui, o valor a ser indenizado se transforma em algo irrisório e não possui o incentivo necessário para adotar meios mais seguros, pois será economicamente mais favorável continuar realizando poluição e pagando eventuais indenizações.

Com isso, Gomes (2015) analisa que, além de necessariamente precisar haver sanções cujo valor cubra 100% dos danos causados, é preciso haver uma lei que obrigue o uso de alguns métodos que evitem ou diminuam os efeitos danosos da poluição marinha, como *skimmers*, barreiras, flutuantes ou físicas de superfície, dispersantes e absorventes.

A utilização de métodos preventivos deve servir como regra, associada a uma indenização adequada e, como afirma Obregon (2017, p. 168), a uma educação que envolva uma conscientização ambiental, criando adultos e profissionais que tenham uma visão pró ambientalista e que se valham da preservação como algo indispensável.

Considerações Finais

O presente trabalho buscou abordar um tema atual e de grande relevância para a sociedade mundial em si, que é o derramamento do óleo no oceano e a responsabilidade civil advinda dele. Tal temática se mostra atual, por ainda não ter sido criado um mecanismo que se preze com eficiência total e que mantenha o mar livre de possíveis riscos; ainda assim, diferentes nações se unem e elaboram convenções na esperança de progredir.

Impedir ou diminuir o uso e transporte do óleo não é uma alternativa viável, haja vista o constante desenvolvimento do mundo que clama por um consumo cada vez maior dessa matéria prima. Sendo assim, a melhor opção é garantir um manuseio seguro e preparado para enfrentar as possíveis chances de despejo no oceano.

Durante o estudo, foi observado que todas as convenções destacadas e analisadas possuem o mesmo fato gerador: uma poluição desenfreada do oceano por derramamento de óleo e outros poluentes, que geram calamidades com consequências irreversíveis, matando fauna e flora, gerando um desequilíbrio no ecossistema.

Foi observado que uma das principais características nas quais as normas se baseiam é um trabalho cooperativo, o qual une forças entre diferentes nações para, conjuntamente, promoverem um auxílio. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (BRASIL, 1987) deixa isso claro, bem como a OPRC 90 (BRASIL, 1995), que obriga os Estados-membros a prestarem assistência quando diante de um derramamento, pois, ao contar com a assistência dos Estados vizinhos, torna-se mais fácil o preparo e combate à poluição, isso inclui também compartilhamento de informações.

A Marpol 73/78 (BRASIL, 1998) define, em seu preâmbulo, que a liberação do óleo é uma forte ameaça ao meio ambiente, exigindo que a realidade seja alterada e que o meio marinho seja preservado. Como visto, mais de 90% da frota naval mundial aderiu, mostrando que todos possuem o mesmo desejo de impedir os efeitos que advém com o contato do óleo no mar, todavia, o que ainda falta são atitudes individuais no sentido. Inclusive, na própria Convenção, há incoerências que impedem a evolução no tema, pois deixa de abranger algumas formas de despejo que acabarão por desequilibrar o ecossistema marinho da mesma forma, mas que são tratadas como se não fossem maléficas, algo que acaba por incentivar atitudes poluidoras.

Uma vez ocorrido o despejo em águas internas ou internacionais, torna-se responsabilidade do proprietário do navio responder pelos danos causados, como visto no segundo capítulo, de acordo com a responsabilidade civil objetiva. Todavia, concentrar a penalidade em altas multas que dificilmente

serão pagas pelo sujeito ativo não se mostra como uma alternativa viável, pois mantém a impunidade e não gera incentivo para os responsáveis mudarem suas atitudes a renovarem suas estruturas. Da mesma forma, limitar o valor da indenização a um valor irrisório gerará a mesma impunidade, sendo necessário combinar multas a um valor devido com medidas recuperadoras do espaço afetado.

Portanto, conclui-se o presente estudo afirmando que, de modo a haver uma completa proteção do meio ambiente marinho contra os efeitos da poluição do óleo, é necessário elaborar e aprovar uma lei que possa imputar como necessário a adoção de métodos que possam impedir que o óleo se propague: como *skimmers*, barreiras, flutuantes ou físicas de superfície, dispersantes e absorventes (GOMES, 2015). Não significa desrespeitar as convenções já existentes, pois elas promoveram grandes avanços na temática, mas é preciso ir além e estabelecer maior rigorosidade interna, de modo a conseguir mudar a cultura poluidora existente no Brasil e preservar um bem traz reflexos mundo inteiro.

Referências

BRASIL. **Código Civil**. 2002. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm> Acesso em: 23 out. 2018.

BRASIL. **Lei 6.938/81**, de 31 de agosto de 1981. Planalto. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm> Acesso em: 10 ago. 2018

BRASIL. **Lei nº 556**, de 25 de junho de 1850. Código Comercial.

Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L0556-1850.htm>Compilado.htm. Acesso em: 15 set. 2018.

BRASIL. **Lei nº 6.938**, de 31 de agosto de 1981. Planalto. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm>. Acesso em: 17 out. 2018.

BRASIL. **Lei nº 9.605**, de 12 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. (1998a).

Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9605.htm>. Acesso em: 09 out. 2018.

BRASIL. **Lei nº 9.966**, de 28 de abril de 2000. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição

nacional e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9966.htm>. Acesso em: 19 out. 2018.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Decreto nº 05**, de 9 de novembro de 1987. Promulga a Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar, assinada em Jamaica, a 10 de dezembro de 1982. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1980-1987/decretolegislativo-5-9-novembro-1987-367281-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em: 22 ago. 2018.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Decreto nº 2.508**, de 04 de março de 1998. Senado. Promulga a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2508.htm>. Acesso em: 12 ago. 2018.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Decreto nº 2.870**, de 1 de dezembro de 1998. Senado. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2870.htm>. Acesso em: 29 set. 2018.

BRASIL. **Decreto nº 4.136**, de 20 de fevereiro de 2002. Senado. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/d4136.htm>. Acesso em: 15 out. 2018.

BRASIL. **Decreto nº 99.165**, de 12 de março de 1990. Senado. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do mar. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 15 set. 2018.

BRASIL. **Decreto legislativo nº 74**, de 1976. Aprova o texto da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/decretolegislativo-74-30-setembro-1976-364186-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em: 22 out. 2018.

CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos**: história, direito marítimo e perspectiva num mundo em reformada ordem internacional. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

D'ISEP, Clarissa Ferreira Macedo. **Direito Ambiental Econômico e a ISSO 14000**: análise jurídica do modelo de gestão ambiental e

certificado ISSO 14001. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2004.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil**. 16. ed. São Paulo: Saraiva, v. 3, 2018.

GALLI, Alessandra. Poluição marítima e água de lastro. In: GONÇALVES, Alcindo; GRANZIERA, Maria Luiza Machado (Org.). **Os Problemas da Zona Costeira no Brasil e no Mundo**. Santos: Editora Universitária Leopoldianum, 2012. Disponível em: <<https://www.unisantos.br/edul/public/pdf/zonacosteira.pdf#page=28>> Acesso em: 09 de set. 2018.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

GOMES, Thais Pires. Responsabilidade civil perante os óleos poluentes derramados nos mares. **Jusbrasil**. 2015. Disponível em: <<https://thaitaa.jusbrasil.com.br/artigos/186156188/responsabilidade-civil-perante-os-oleos-poluentes-derramados-no-mares>>. Acesso em: 03 nov. 2018.

GRANZIERA, Maria Luiza Machado. **Direito Ambiental**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

JACCOUD, Cristiane. Prevenção e compensação por derramamento de óleo no mar: mecanismos internacionais e a estrutura de contingência brasileira. In: GONÇALVES, Alcindo; GRANZIERA, Maria Luiza Machado (Org.). **Os Problemas da Zona Costeira no Brasil e no Mundo**. Santos: Editora Universitária Leopoldianum: 2012. Disponível em: <<https://www.unisantos.br/edul/public/pdf/zonacosteira.pdf#page=28>> Acesso em: 09 de set. 2018.

OBREGON, Marcelo Fernando Quiroga. **Direito Marítimo Ambiental: Dever fundamental de proteção do meio ambiente marinho no âmbito internacional**. 2017.

OBREGON, Marcelo Fernando Quiroga; FABRIZ, Daury Cesar. O dever fundamental de proteção ambiental no mar territorial e nas águas interiores áreas portuárias: poluição por derramamento de água de lastro. **Derecho y Cambio Social**. Publicado em 01 de julho de 2015. Disponível em: <http://www.derechoycambiosocial.com/revista041/O_DEVER_FUNDAMENTAL_DE_PROTE%20C3%87AO_AMBIENTAL.pdf>. Acesso em: 04 nov. 2018.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade Civil**. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2001.

RODRIGUES, André Mondaine. Análise do regimento da convenção internacional sobre responsabilidade civil pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos em transporte marítimo sob a óptica da análise econômica do Direito Internacional. **RJLB**, ano 1, nº 1, 2015, p. 459-504. Disponível em: <https://www.cidp.pt/publicacoes/revistas/rjlb/2015/1/2015_01_0459_0504.pdf>. Acesso em 31 out. 2018.

SOARES, Mário Lúcio Quintão. **Direitos Fundamentais e Direito Comunitário**: por uma metódica de direitos fundamentais aplicada às normas comunitárias. Belo Horizonte: Editora Del Rey, 2000.

Souza, Kaiser G. de. Recursos minerais marinhos além das jurisdições nacionais. **Revista Brasileira de Geofísica**, São Paulo, v.18, n.3, 2000. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-261X2000000300017&script=sci_abstract&tlng=pt Acesso em: 23 ago. 2018.

SZEWZYK, Susana Beatrís Oliveira. **Processos envolvidos em um derramamento de óleo no mar**. Disponível em: <<http://semengo.furg.br/2006/36.pdf>> Acesso em: 02 set. 2018.