

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE DIREITO

CAMILA OLIVEIRA HONORATO DE ARAUJO

**AS MANCHAS ÓRFÃS ENTRE O DIREITO INTERNACIONAL
E O DIREITO NACIONAL: possibilidades e limites
para a responsabilidade civil ambiental**

Brasília
2025



Universidade de Brasília - UnB
Faculdade de Direito - FD/UnB
Programa de Pós-Graduação em Direito
Mestrado em Direito, Estado e Constituição



CAMILA OLIVEIRA HONORATO DE ARAUJO

**AS MANCHAS ÓRFÃS ENTRE O DIREITO INTERNACIONAL
E O DIREITO NACIONAL: possibilidades e limites
para a responsabilidade civil ambiental**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade de Brasília, como requisito parcial para a obtenção do grau de mestre no curso de Mestrado em Direito, Estado e Constituição.

Orientadora: Profa. Dra. Gabriela Garcia Batista Lima Moraes.

Brasília
2025

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente, com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

[Quadro]

<https://bce.unb.br/elaboracao-de-fichas-catalograficas/>

[compor a ficha apenas após realizada as alterações exigidas pela banca depois da defesa]

FOLHA DE APROVAÇÃO

Nome do autor: ARAUJO, Camila Oliveira Honorato de

Título: AS MANCHAS ÓRFÃS ENTRE O DIREITO INTERNACIONAL E O DIREITO NACIONAL: possibilidades e limites para a responsabilidade civil ambiental

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade de Brasília, como requisito parcial para a obtenção do grau de mestre no curso de Mestrado em Direito, Estado e Constituição.

Apresentada em: 30 de julho de 2025

Banca Examinadora:

Prof. Dra. Gabriela Garcia Batista Lima
Moraes

Instituição:

Julgamento:

Dr. André Augusto Giuriatto Ferraço

Instituição:

Julgamento:

Dra. Fernanda Castelo Branco Araujo

Instituição:

Julgamento:

Resultado: _____

DEDICATÓRIA

A Deus e à minha família, presente em corpo ou memória.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, a Deus e à Nossa Senhora, fontes de fé e conforto, especialmente naqueles momentos de maior dificuldade e insegurança na minha vida. À minha mãe, minha protetora, minha companheira: sem você, eu não seria nada do que sou hoje. Obrigada por me emprestar um pouco da sua coragem e força, quando precisei. Obrigada pelo apoio e conselhos entusiasmados e ferrenhos, mas sempre honestos, vindos do coração. Ao meu tão querido pai, te honrar é o que me move todo santo dia. Ao longo da escrita dessa dissertação, senti seu espírito com tamanha sabedoria e calma, me guiando o raciocínio e as palavras. Espero que esteja orgulhoso de mim. Aos meus familiares e amigas que me encorajaram nessa jornada, fica minha gratidão. À minha cachorrinha Dakota, minha princesa, seu amor leve e inocente é cura para todos os males.

Na trajetória acadêmica não faltam desafios. À minha orientadora, Professora Doutora Gabriela Garcia Batista Lima Moraes, meu agradecimento por todos os ensinamentos e pelo acolhimento no programa. Aos colegas que conheci no GERN - Grupo de Estudos em Direito, Recursos Naturais e Sustentabilidade e na UnB - Universidade de Brasília, obrigada pela ajuda e por compartilharmos juntos os altos e baixos do aprendizado.

“O correr da vida embrulha tudo, a vida é assim: esquenta e esfria, aperta e daí afrouxa, sossega e depois desinquieta. O que ela quer da gente é coragem.”

ROSA, João Guimarães. Grande Sertão: Veredas.

RESUMO

Diante da gravidade e extensão dos danos gerados pelo derramamento de óleo no mar, como aqueles provocados por petroleiros, cabem às normas nacionais e internacionais, em conjunto, buscar estabelecer uma harmonia em relação aos mecanismos de responsabilização civil ambiental do poluidor do meio marinho, especialmente quanto à obrigação de reparar o prejuízo ocasionado ao meio ambiente. Este trabalho pretende esclarecer quais elementos das normas internacionais e nacionais podem condicionar possibilidades para o entendimento da responsabilidade civil ambiental derivada dos danos causados por derramamento de óleo no mar, bem como quais fatores representam limites materiais ou procedimentais a essas normas, tudo isso a fim de possibilitar melhor compreensão sobre a responsabilização de agentes privados nos casos de manchas órfãs. Visando este propósito, serão abordados alguns princípios gerais e conceitos do direito internacional público, que delimitam os contornos do direito ambiental internacional aplicáveis aos poluidores do meio marinho, bem como premissas ligadas ao papel dos atores privados na governança ambiental, a fim de esclarecer possibilidades para responsabilidade civil ambiental de danos por óleo no mar. Em seguida, serão levantadas algumas barreiras, materiais e processuais, impeditivas à responsabilidade civil ambiental, no que diz respeito aos danos ambientais gerados pelo derramamento de óleo no mar. Esses obstáculos são reforçados pela própria natureza complexa dos mares e oceanos, dentre os quais incluem: o conceito multifacetado de dano ambiental, equivalente à poluição ou *lato sensu*; principais incompatibilidades entre a CLC-69 e as normas nacionais, especialmente em relação à canalização e limitação financeira da reparação na pessoa do proprietário da embarcação e aos excludentes de responsabilidade; e, por último, limitações processuais enfrentadas a partir da constatação do dano, como a valoração patrimonial do dano ambiental e a divergência acerca da imprescritibilidade do dano ambiental. O método de pesquisa apoiou-se pela revisão bibliográfica doutrinária, normativa e de estudo de jurisprudência.

Palavras-chave: responsabilidade civil ambiental; derramamento de óleo no mar; harmonização jurídica; manchas órfãs; dano ambiental.

ABSTRACT

Given the potential severity and extent of the damage caused by oil spills at sea, such as those caused by oil tankers, national and international norms, together, must seek to establish harmony in relation to the legal mechanisms for holding marine polluters civilly liable, especially regarding the obligation to repair the damage caused to the environment. This paper aims to clarify which elements of international and national law can condition harmony for the understanding of environmental civil liability arising from damage caused by marine oil spills, as well as which factors represent material or procedural barriers to the legal harmonization of these standards, in order to enable a better understanding of the liability of private agents in cases of orphan spots. With this purpose in mind, some general principles and concepts of public international law will be addressed, which delimit the contours of international environmental law applicable to marine polluters, as well as premises linked to the role of private actors in environmental governance, in order to clarify harmonizing elements for environmental civil liability for damage caused by oil at sea. Next, some material and procedural barriers that prevent the harmonization of environmental civil liability will be raised, with regard to environmental damage caused by oil spills at sea. These obstacles are reinforced by the complex nature of the seas, among which they include: the multifaceted concept of environmental damage; incompatibilities between CLC-69 and national standards, especially in relation to the channeling and financial limitation of compensation to the owner of the vessel and exclusions of liability; and, finally, procedural limitations faced after the damage has been confirmed, such as the monetary valuation of environmental damage and the divergence regarding the imprescriptibility of environmental damage. The research method was supported by a review of doctrinal and normative literature and case examples.

Key-words: environmental civil liability, oil spill at sea, legal harmonization, orphan spots, environmental damage.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANP	Agência Nacional do Petróleo
CF/88	Constituição Federal
CIJ	Corte Internacional de Justiça
CLC/69	Convenções Internacionais sobre Responsabilidade Civil por Derramamento de Óleo
CLC/92	Convenções Internacionais sobre Responsabilidade Civil por Derramamento de Óleo
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CSRP	Comissão Sub-Regional de Pescas
F.I.P.O.L./71	Convenção relativa à Constituição de um Fundo Internacional para a Reparação de Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1971
F.I.P.O.L./92	Fundo Internacional para Compensação dos Prejuízos devidos à Poluição por Óleo de 1992
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
Fundos IOPC	Fundos Internacionais de Compensação pela Poluição por Óleo
MARPOL 73/78	Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios
OMI	Organização Marítima Internacional
ONGS	Organizações não governamentais
OPRC-90	Convenção Internacional sobre Mobilização de Recursos, Resposta e Cooperação contra Poluição por Óleo
PIB	Produto Interno Bruto
PNMA	Política Nacional do Meio Ambiente
RESP	Recurso Especial
STJ	Superior Tribunal de Justiça
TIDM	Tribunal Internacional do Direito do Mar
TRFs	Tribunais Regionais Federais

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
CAPÍTULO 1: POSSIBILIDADES DA RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL PROVOCADA PELO DANO POR ÓLEO NO MAR	23
1.1 O dever da proteção ambiental do mar como norma internacional consuetudinária.....	25
1.1.1 Princípio da soberania em conjunto com o princípio de não causar dano.....	27
1.1.2 Princípio da cooperação internacional em prol da proteção e gestão compartilhada dos recursos marinhos	33
1.2 Parâmetros gerais de aplicação da responsabilidade civil objetiva como possibilidades para responsabilização de corporações pelo dano ao meio ambiente marinho	38
1.2.1 O princípio do poluidor-pagador como caminho para responsabilidade de atores privados pelo dano por óleo no mar	41
1.2.2 A responsabilidade ambiental corporativa em vista da internalização de externalidades negativas	44
1.3 A governança ambiental dos mares e oceanos como eixo relevante de esforço para cooperação	48
1.3.1 Atores privados como detentores de obrigações	50
1.3.2 Atores privados como detentores de direitos.....	54
1.4. Reflexões acerca das possibilidades para responsabilidade civil ambiental frente ao fenômeno das manchas órfãs.....	56
CAPÍTULO 2: LIMITES MATERIAIS E PROCEDIMENTAIS DA RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL PROVOCADA PELO DANO POR ÓLEO NO MAR	64
2.1 A conceituação multifacetada do dano ambiental	69
2.1.1 O dano ambiental como poluição	71
2.1.2 O dano ambiental <i>lato sensu</i>	78
2.2 Divergência quanto às disposições da CLC/69 frente ao ordenamento jurídico brasileiro	84
2.2.1 Canalização e limitação da responsabilidade financeira para o proprietário da embarcação <i>versus</i> princípio da reparação integral.....	87
2.2.2 Teoria do risco integral e excludentes de responsabilidade	92
2.3 Limitações processuais a partir da constatação do dano	95
2.3.1 A valoração patrimonial do dano ambiental a partir de critérios da ciência e do direito.....	99
2.3.2 (Im)prescritibilidade do dano ambiental.....	103
2.4. Reflexões acerca dos limites materiais e procedimentais para responsabilidade civil ambiental frente ao fenômeno das manchas órfãs	105
CONCLUSÃO.....	115
REFERÊNCIAS	119

INTRODUÇÃO

O modelo da responsabilidade civil ambiental não oferece resposta satisfatória no caso das manchas órfãs, ou seja, ao aparecimento de substâncias oleosas em águas marinhas, estuarinas ou fluviais quando a fonte poluidora não pode ser identificada^{1 2}. O principal desafio na responsabilização das manchas órfãs advém da dificuldade de se identificar o agente poluidor que, pela própria definição do fenômeno, é inicialmente desconhecido. Em realidade, as possibilidades são inúmeras, já que as manchas órfãs podem ser oriundas de navios mercantes; de atividades relativas aos fundos marinhos, como é o caso da produção de óleo e gás natural no mar; do trânsito de embarcações ou, até mesmo, de origem terrestre³. A dificuldade para identificação da autoria, junto às complexidades do ambiente marinho, inibe a responsabilização direta ou imediata de agentes privados pelo dano ambiental por derramamento de óleo no mar⁴.

Esses obstáculos são reforçados pela própria natureza dos mares e oceanos, principalmente no que diz respeito à identificação do agente poluidor. A ausência de fronteiras⁵

¹ GIACOMETTI, R. B. **Derramamento de óleo: o que fazer quando não se sabe sua origem**. Belo Horizonte: Editora Dialética, 2020.

² Exemplo notório é o caso das manchas de óleo que surgiram no litoral brasileiro em 2019. Num incidente inédito em termos de proporções, a substância se alastrou por toda a costa nordestina, além dos litorais dos estados do Espírito Santo e Rio de Janeiro, sendo mais de 3000 km de extensão atingidos, em diferentes graus. O MISTÉRIO POR TRÁS dos vazamentos de óleo no Nordeste em 2019. Jornal UOL. São Paulo. [s.d]. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/reportagens-especiais/o-misterio-por-tras-dos-vazamentos-de-oleo-no-nordeste-em-2019/#cover>. Acesso em: 04 de jun. 2025.

³ Os derramamentos de óleo no mar são associados aos incidentes mais significativos envolvendo plataformas offshore ou navios petroleiros. Entretanto, o cenário real é também marcado por derramamentos constantes, de baixos ou médios volumes, ocasionados por embarcações, ou ainda, sem que haja a identificação das fontes geradoras, originando as chamadas manchas órfãs. SILVA, Ana Carolina Corberi Famá Ayoub e. Dano por derramamento de óleo no mar: responsabilidade e reparação. 2019. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/106/106132/tde-12052020-112129/>. Acesso em: 03 jul. 2025.

⁴ Tratando-se de responsabilidade objetiva, o agente poluidor, que provoca dano ao meio ambiente através de atividade nociva, deve ser responsabilizado prioritariamente, conforme dita o princípio do poluidor-pagador. Ainda que o Estado também possua dever geral de proteção e fiscalização ambiental, foca-se na responsabilidade civil ambiental dos agentes privados.

⁵ A fim de esclarecer a utilização de “fronteiras”, adotam-se como limites fronteirios no oceano as definições legais de mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e plataforma continental, conforme delimitados pela Lei 8.617/93. O mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítima de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular. Estão sujeitos os navios estrangeiros às normas nacionais no mar territorial brasileiro, inclusive quanto à responsabilidade civil por danos ambientais. A zona contígua, por sua vez, compreende uma faixa que se estende das doze às vinte e quatro milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial. A zona econômica exclusiva brasileira compreende a faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial. A plataforma continental do Brasil, por fim, compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de duzentas

físicas bem definidas em área marinha, quando em comparação com os limites territoriais, tornam os mares e oceanos áreas de atuação compartilhada. Também existe elevado grau de dificuldade na identificação do causador do dano, em razão do constante movimento das marés e do alto fluxo de embarcações em certas rotas marítimas⁶.

Sem a identificação do infrator, tampouco é possível estabelecer qualquer nexo de causalidade entre o dano ambiental e a conduta lesiva. Tendo em vista o tripé - autor, nexo causal e dano -, são contemplados como manchas órfãs não somente hipóteses em que o poluidor não é imediatamente conhecido ou identificável, mas também quando o poluidor é controvertido ou até mesmo indeterminado juridicamente⁷, como ocorre, por exemplo, em casos de navios abandonados.

milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância. Na zona econômica exclusiva e na plataforma continental, o Brasil tem soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não-vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vistas à exploração e ao aproveitamento da zona para fins econômicos. Na zona econômica exclusiva e na plataforma continental, o Brasil, no exercício de sua jurisdição, tem o direito exclusivo de regulamentar a proteção e preservação do meio marítimo. Inclui-se também a definição de Área (“leito do mar, fundos marinhos e o seu subsolo além dos limites da jurisdição nacional”) utilizada pela Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar – Decreto 99.165/90. De acordo com o art. 139, no tocante aos danos ambientais, os Estados Partes da Convenção ficam obrigados a zelar por atividades na Área, realizadas por Estados Partes, por empresas estatais ou por pessoas físicas ou jurídicas que possuam a nacionalidade dos Estados Partes ou se encontrem sob o controle efetivo desses Estados ou dos seus nacionais. A mesma obrigação incube às organizações internacionais por atividades que realizem na Área.

⁶ GIACOMETTI, R. B. **Derramamento de óleo: o que fazer quando não se sabe sua origem**. Belo Horizonte: Editora Dialética, 2020.

⁷ Trata-se da autoria controvertida, que não pode ser superada pela análise do conjunto probatório, no tocante ao estabelecimento do nexo causal. Na jurisprudência de responsabilidade civil pelo dano ambiental causado por derramamento de óleo no mar, o estabelecimento do nexo causal encontra obstáculos pela própria natureza complexa do meio marinho, além da ausência de parâmetros objetivos para estabelecimento do liame entre a conduta lesiva e o resultado danoso. Quando a autoria é controvertida, a falta de comprovação jurídica do nexo causal, por vezes, resulta em impunidade e ausência de responsabilidade. Ver: BRASIL. Tribunal Regional Federal da 3ª Região – TRF3. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. AMBIENTAL. VAZAMENTO DE ÓLEO NO MAR. DANO AMBIENTAL CONFIGURADO. AUSÊNCIA DE NEXO DE CAUSALIDADE. PROVAS INCONCLUSIVAS. INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA. APELAÇÃO E REMESSA NECESSÁRIA DESPROVIDAS.

5. *In casu*, porém, conquanto o derramamento de óleo no mar seja incontroverso, os documentos acostados aos autos não são suficientes para demonstrar que a parte ré foi a responsável pelo vazamento do produto no estuário do Porto de Santos/SP, visto que o simples fato de a mancha iridescente (furta-cor) estar no entorno da embarcação não significa que o óleo é proveniente do navio “Aliança Santos”, mormente atentando-se para o movimento diário de embarcações no local. 6. A condenação por dano ambiental exige a efetiva comprovação do nexo de causalidade entre a conduta lesiva e o resultado danoso, sendo que, na espécie, não foram recolhidas amostras do óleo no entorno do navio para fins de comparação com aquele presente no tanque da embarcação, tampouco foi apurada a quantidade de produto derramado no mar, o que serve de parâmetro para a mensuração de eventual indenização. Da mesma forma, não se sabe como ocorreu o suposto vazamento, pois a trajetória do óleo do navio até o ambiente marinho foi descrita pela CETESB com fundamento em alegações de funcionários do próprio navio e do Terminal Portuário, e não em prova pericial. BRASIL. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. **Apelação Cível 5000596-94.2020.4.03.6104**. Rel. Des. Fed. Nelton Agnaldo Moraes dos Santos. 3ª Turma, j. 8 jul. 2022.

O problema jurídico derivado da responsabilidade civil por danos ambientais causados por navios abandonados no mar envolve a poluição da água, o dano à biodiversidade marinha e a perda de recursos pesqueiros, podendo resultar em derramamento de óleo ou outros produtos poluentes no mar, a liberação de gases e substâncias nocivas no ecossistema e o afundamento de cargas tóxicas. No tocante à atuação de agentes privados, o caso de navios abandonados se insere no âmbito das manchas órfãs devido a dificuldade em se responsabilizar, juridicamente, o autor do dano, especialmente na hipótese de falência ou insolvência financeira de empresas proprietárias de navios ou encarregadas do transporte marítimo de cargas. Além disso, nesses casos, ainda que o parâmetro seja a responsabilidade objetiva, a comprovação do nexo causal entre a conduta danosa (abandono do navio ou falha na manutenção) e o resultado (dano ambiental) representa um forte empecilho processual.

Diante da potencial gravidade e extensão dos danos gerados pelo fenômeno das manchas órfãs, cabe às normas nacionais e internacionais, em conjunto, buscar estabelecer uma harmonia em relação aos mecanismos de responsabilização civil ambiental do poluidor, especialmente quanto à obrigação de reparar o prejuízo ocasionado ao meio ambiente e àqueles afetados. Adotando como preceitos-guia os ensinamentos de Delmas-Marty, torna-se essencial esclarecer o conjunto de valores compartilhados que devem ser respeitados em todos os sistemas normativos, permitindo a coexistência de diferentes abordagens legais sem comprometer princípios fundamentais do direito público⁸. Logo, toma-se como base o conceito de harmonização jurídica, no que está marcado pela existência de princípios comuns que promovem a compatibilização entre normas jurídicas, respeitada a margem nacional de apreciação em cada sistema.

Nesta perspectiva, pretende-se estudar como problema jurídico quais elementos das normas internacionais e nacionais condicionam possibilidades para o entendimento da responsabilidade civil ambiental derivada dos danos causados por derramamento de óleo no

⁸ Em face da pluralidade de ordens jurídicas, Delmas-Marty categoriza três diferentes maneiras em que os sistemas jurídicos podem interagir entre si, no contexto globalizado: harmonização, cooperação e uniformização. A harmonização é marcada pela existência de princípios comuns que promovem a compatibilização das normas jurídicas, respeitando as especificidades de cada sistema, sem a necessidade de um corpo de leis uniforme. A cooperação exige interação, comunicação e colaboração ativas entre diferentes sistemas jurídicos, com objetivo de solucionar problemas práticos em comum ou lidar com questões transnacionais de forma conjunta. A uniformização visa a criação de um único sistema normativo, de forma a garantir que o mesmo conjunto de leis seja adotado por diferentes países, levando à padronização e à subordinação das legislações nacionais a esse mesmo sistema comum. DELMAS-MARTY, Mirelle. **Por um direito comum**. Editora WMF Martins Fontes. 1ª edição. 21 julho 2015. Mais sobre o assunto, ler em: DELMAS-MARTY, Mireille. **Les forces imaginantes du droit (II)**. Le pluralisme ordonné. Capítulo: Les processus d'interaction. Éditions du Seuil, février, 2006.

mar, bem como quais fatores representam limites materiais ou procedimentais a essas normas, tudo isso a fim de possibilitar melhor compreensão sobre a responsabilização de agentes privados nos casos de manchas órfãs. Mais especificamente, busca-se, no direito internacional, identificar elementos que possibilitam um caminho para responsabilidade civil ambiental, inclusive na hipótese das manchas órfãs. Em face do direito nacional, por sua vez, procurou-se apontar algumas das barreiras materiais e procedimentais que condicionam limites à responsabilidade civil por dano ambiental nos casos de derramamento de óleo sem origem definida. Em conjunto, esses elementos conduzem uma reflexão sobre os limites e possibilidades da responsabilidade civil ambiental do dano por óleo, com ênfase nas manchas órfãs.

O dano ambiental provocado pelo derramamento de óleo no mar se caracteriza pela interferência no equilíbrio natural do oceano, provocando efeitos nefastos à vida marinha e à saúde do homem, além de entraves a atividades econômicas e sociais como turismo, pesca e comércio⁹. De forma agravante, a poluição do ambiente marinho¹⁰ não se restringe às fronteiras jurídico-políticas, já que as águas se deslocam livremente, tornando extremamente difícil dimensionar a reparação efetiva do dano ambiental ocasionado pelo vazamento de óleo.

Exemplo notório é o caso das manchas de óleo que surgiram no litoral brasileiro em 2019. Num incidente inédito em termos de proporções, a substância se alastrou por toda a costa nordestina, além dos litorais dos estados do Espírito Santo e Rio de Janeiro, sendo mais de 3000

⁹ Uma pesquisa sobre os impactos ambientais do derramamento de óleo sem origem definida que atingiu o litoral do nordeste em 2019 aponta que o óleo provocou um efeito devastador na biodiversidade marinha e na população. Ao longo da costa brasileira, cerca de 5 mil toneladas de petróleo atingiram pelo menos 10 diferentes ecossistemas marinhos, incluindo Unidades de Conservação e Áreas de Proteção Ambiental. Entre outros habitats, as manchas de óleo atingiram rodolitos, praias, manguezais e recifes de corais. Grande parte do óleo ainda está a deriva ou afundou em partes remotas do oceano. Esse derramamento impactou pelo menos 35 espécies marinhas ameaçadas, entre tartarugas, peixes, aves migratórias e corais. A contaminação dos animais pelo óleo instigou mudanças comportamentais, alterações hormonais que comprometem sua capacidade de reprodução, redução de populações, sufocamento e contaminação por toxicidade. A pesquisa afirma que ainda não é possível dimensionar ao certo os efeitos a médio e longo prazo em nível de ecossistemas e comunidades pesqueiras, já que o derramamento de óleo também compromete a saúde da população humana que depende e consome os recursos marinhos locais. SOARES, Marcelo O.; RABELO, Emanuelle Fontenele. Severe ecological impacts caused by one of the worst orphan oil spills worldwide. *Marine Environmental Research*, v. 187, p. 105936, 2023. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0141113623000648>. Acesso em: 09 de jan. 2025.

¹⁰ Emprega-se “dano ambiental” ou “poluição marinha” como a degradação do meio ambiente causada pelo derramamento de óleo, que afeta seu equilíbrio ecológico, físico ou estético, além de causar mal-estar à comunidade. Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por: III - poluição, a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente: a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população; b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas; c) afetem desfavoravelmente a biota; d) afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente; e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

km de extensão atingidos, em diferentes graus. No final de 2021, depois de mais de dois anos de investigação, um navio petroleiro grego, *Bouboulina*, foi apontado como o potencial responsável pelo derramamento do óleo no mar, em meio a outras teorias controversas¹¹. Todavia, até o presente momento, ainda não houve uma condenação definitiva¹², o que impede a responsabilização e a consequente indenização pelos danos ocasionados.

A responsabilidade civil ambiental provocada pelo dano ambiental marinho adentra necessariamente no estudo de dois campos jurídicos: o direito brasileiro e o direito internacional público. No campo do direito brasileiro, será trabalhada a responsabilidade civil ambiental de agentes privados referente a reparação do dano ambiental decorrente do derramamento de óleo no mar, excluindo-se as responsabilidades penal e administrativa advindas do mesmo dano¹³. O estudo do direito internacional público, por sua vez, se aterá principalmente a análise de tratados e convenções internacionais relacionadas a responsabilidade civil por dano ambiental e princípios do direito internacional público no tocante a proteção e conservação do meio ambiente marinho, como as disposições contidas na Convenção das Nações Unidas sobre o

¹¹ Uma das hipóteses levantada como causa do derramamento de óleo pelo Instituto de Ciências do Mar da Universidade Federal do Ceará aponta para o navio nazista SS Rio Grande, afundado em 1944. O MISTÉRIO POR TRÁS dos vazamentos de óleo no Nordeste em 2019. Jornal UOL. São Paulo. [s.d]. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/reportagens-especiais/o-misterio-por-tras-dos-vazamentos-de-oleo-no-nordeste-em-2019/#cover>. Acesso em: 04 de jun. 2025.

¹² De acordo com pesquisa pública realizada no sistema de Processo Judicial Eletrônico (PJE), destaca-se o seguinte processo: Ação Civil Pública nº 0805679-16.2019.4.05.8500, interposta por procuradores dos nove estados brasileiros atingidos, perante o Tribunal Regional Federal da 5ª Região, que demandou à União implementar, de imediato, o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional, com o objetivo de permitir a atuação coordenada de órgãos da administração pública e entidades públicas e privadas e ampliar a capacidade de resposta em incidentes de poluição por óleo que possam afetar as águas sob jurisdição nacional, minimizando danos ambientais e evitando prejuízos para a saúde pública. O referido processo unificou outras demandas referentes a medidas emergenciais para retirada e contenção do óleo derramado, além da proteção do litoral e outras áreas sensíveis, interpostas pelo Ministério Público Federal em Sergipe (Ação Civil Pública 0805579-61.2019.4.05.8500), Pernambuco (Ação Civil Pública nº 0820173-98.2019.4.05.8300), Alagoas (Ação Civil Pública nº 0808516-89.2019.4.05.8000) e Bahia (Ação Civil Pública n. 1012418-15.2019.4.01.3300). As demandas foram reunidas, em razão da necessidade de tratamento uniforme, coordenado e eficiente da matéria, de forma a evitar decisões conflitantes. Todavia, no tocante à esfera cível, os referidos processos já transitaram em julgado e não obtiveram reparação proporcional ao dano ambiental causado no incidente, uma vez que se restringiram a delimitação de medidas emergenciais, inclusive para comunidade pesqueira local. No âmbito internacional, apesar de ter se especulado na mídia a origem venezuelana do óleo derramado, o governo brasileiro não tomou iniciativas jurídicas para responsabilizar nenhum país ou empresa privada pelo dano ambiental, em virtude das incertezas jurídicas quanto à autoria no caso. Foram analisadas nessa pesquisa as listas de casos da Corte Internacional de Justiça e o Tribunal Internacional do Mar. BRASIL. Tribunal Regional Federal da 5ª Região. **Ação Civil Pública 0805679-16.2019.4.05.8500**. 1ª Vara Federal/SE. 2019.

¹³ Obedece-se a regra de independência entre as instâncias. Constatado o dano ambiental, coexistem as responsabilidades civil, administrativa e penal. Precedentes: BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Mandado de Segurança 21113/DF**. Rel. Min. Moreira Alves. Tribunal Pleno, j. 14 jun. 1991. BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso em Habeas Corpus 9610/SP**. Rel. Min. Fernando Gonçalves. j. 21 ago. 2000.

Direito do Mar (CNUDM), nas Convenções Internacionais sobre Responsabilidade Civil por Derramamento de Óleo (CLC/69 e CLC/92), na Convenção de Basileia, a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78), Convenção Internacional sobre Mobilização de Recursos, Resposta e Cooperação contra Poluição por Óleo (OPRC-90), na Declaração do Rio sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, na Declaração de Estocolmo, entre outras.

A regulamentação jurídica dos danos causados pelo derramamento de óleo no mar se fundamenta, em primeira linha, por disposições normativas internacionais. No âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), da qual o Brasil é integrante, foram criados diversos instrumentos pertinentes à segurança do transporte marinho, à prevenção da poluição no ambiente marítimo e à proteção da vida humana no mar. Destacadamente, a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Derramamento de Óleo ou CLC-1969¹⁴ estabeleceu parâmetros para a responsabilidade e reparação dos danos ambientais causados pelo derramamento de óleo, quando resultam do transporte marítimo realizado por petroleiros. A CLC-69 é instrumento ratificado e internalizado ao ordenamento jurídico brasileiro. Em virtude da pertinência temática com o objeto analisado nesta dissertação, a CLC-1969 servirá como principal parâmetro legal, ainda que não exclusivo, para análise em termos de norma internacional aplicável.

São também fontes para responsabilidade civil ambiental as normas internas. Segundo a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), a responsabilidade civil ambiental será objetiva. Por objetiva, entende-se que o causador do dano ambiental tem o dever jurídico de repará-lo, independentemente da comprovação de culpa ou dolo¹⁵. A intenção do agente não o exime da responsabilidade, pois, na legislação brasileira, é irrelevante o ânimo do infrator para que haja a obrigação de reparar os danos causados à coletividade, ao meio ambiente e àqueles afetados. Para configurar responsabilidade, bastaria a prova de autoria e a demonstração do nexo de causalidade. Entre as normas internas, serão levantados instrumentos normativos indispensáveis ao entendimento dos danos ambientais e da responsabilidade civil por

¹⁴ BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

¹⁵ Art. 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 (...). BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981**. Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm. Acesso em: 12 de jun. 2025.

vazamento de óleo, como a Constituição Federal (CF), a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA) e a Lei nº 9.966/2000, intitulada Lei do Óleo, entre outros.

A indústria petrolífera ocupa posição crítica na dinâmica atual do mundo globalizado e tecnológico, sendo o transporte internacional de petróleo e demais cargas a granel quase exclusivamente realizado por via marítima¹⁶ ¹⁷. No caso brasileiro, a produção de petróleo e gás natural, que corresponde à parcela expressiva do Produto Interno Bruto (PIB), também é extraída e transportada pelo mar.

Dados da Agência Nacional do Petróleo (ANP) demonstram, ano a ano, recordes na produção de combustíveis fósseis. Somente no mês de janeiro de 2024, foram extraídos 3,519 milhões de barris de petróleo por dia, enquanto a extração de gás natural atingiu a marca de 153,93 milhões de metros cúbicos por dia¹⁸. Em contraste aos índices de produção, se mostra particularmente preocupante a quantidade de óleo¹⁹ despejado no oceano, que, em nível global, soma a quantidade de 170 mil toneladas, considerando apenas a última década. Parte majoritária desse número foi diretamente causada por grandes desastres envolvendo petroleiros²⁰.

Ainda que os recentes avanços tecnológicos tenham aperfeiçoado substancialmente as condições de segurança e a capacidade de prevenção no setor, o transporte de petróleo em

¹⁶ A indústria de transporte marítimo internacional é responsável por cerca de 90% do comércio mundial, incluindo o transporte de matérias-primas a granel. SHIPPING AND WORLD TRADE: Largest beneficial ownership countries. Shipping Facts. **Internacional Chamber of Shipping (ICS)**. [s.d]. Disponível em: <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-largest-beneficial-ownership-countries/>. Acesso em: 09 de jan. 2025.

¹⁷ O transporte marítimo de cargas a granel, como no caso do petróleo e demais combustíveis fósseis, é uma das atividades potencialmente mais prejudiciais ao equilíbrio e à conservação do meio ambiente marinho, devido à ocorrência de acidentes de grandes proporções. Por exemplo, os acidentes dos petroleiros *Prestige* e *Érika* foram sozinhos responsáveis pelo derramamento de mais de 50.000 (cinquenta mil) toneladas de petróleo no mar. Todavia, há também risco de derramamento de óleo em qualquer espécie de transporte marítimo, tendo em vista que o combustível também é levado a bordo de embarcações maiores para fins de abastecimento - *bunker*.

¹⁸ ANP - Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. **Boletim Mensal de Produção de Petróleo e Gás Natural**. Janeiro de 2024. Número 161. Disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/boletins-anp/boletins/arquivos-bmppgn/2024/janeiro.pdf>. Acesso em: 10 de jun. 2025.

¹⁹ Utiliza-se a denominação “óleo” ao longo dessa dissertação de acordo com o conceito estabelecido pela Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo de 1992. Artigo 1.5. “Óleo” significa qualquer óleo mineral de hidrocarboneto persistente, como petróleo bruto, óleo combustível, óleo diesel pesado e óleo lubrificante, que seja transportado a bordo de um navio como carga ou nos *bunkers* de tal navio. [Tradução nossa]. IOPC FUNDS - International Oil Pollution Compensation Funds. **Liability and compensation for oil pollution damage: texts of the 1992 Civil liability convention, the 1992 fund convention and the supplementary fund protocol**. 2018. Disponível em: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf. Acesso em: 11 jun. 2025.

²⁰ ITOPF - International Tanker Owners Pollution Federation. **Oil Tanker Spills Statistics, 2023**. ITOPF Ltd, London, UK. 2024. Disponível em: https://www.itopf.org/fileadmin/uploads/itopf/data/Documents/Company_Lit/Oil_Tanker_Spill_Statistics_2023. Acesso em: 11 jun. 2025.

navios-tanque continua sendo uma atividade de alto risco para os atores envolvidos e para o restante da sociedade. Com efeito, o acréscimo do número de petroleiros circulando pelos oceanos torna suscetível o aumento do número de incidentes de derramamento de óleo, especialmente aqueles de grandes proporções, como o caso brasileiro de 2019, cujas consequências indubitavelmente lesam o meio ambiente²¹.

Alguns dos principais derrames de óleo no mar foram provocados pela indústria petroleira, como por exemplo, os acidentes de Exxon Valdez²², Amoco Cadiz²³, Erika²⁴ e Prestige²⁵. Nesse cenário, podem contribuir para esse fenômeno a adoção de rotas estratégicas ou mesmo clandestinas pelas empresas de transporte e a circulação petroleiros fantasmas²⁶, que, navegando na modalidade *off transponder*²⁷ ou através do abastecimento *ship to ship*²⁸ tentam burlar sanções e evadir fiscalização sobre a carga transportada. Tais táticas empresariais decorrem de estratégias políticas e econômicas internacionais, possuindo relação direta com reconhecidos casos de manchas órfãs²⁹. Fato é que a ocorrência de derramamentos de óleo sem origem definida no mar passou a configurar uma realidade na atual conjectura sociopolítica internacional, e a sua responsabilização, o problema jurídico que ora se estuda.

²¹ O Relatório Final sobre o Incidente de Poluição por Óleo, ocorrido em 2019 na costa brasileira, detalha as consequências do referido derramamento, demonstra a atuação coordenada das autoridades brasileiras, segundo normas do Plano Nacional de Contingência e apresenta propostas institucionais para responsabilidade civil ambiental nos casos de manchas órfãs. O Relatório foi apresentado à CPI do Óleo. BRASIL. Grupo de Acompanhamento e Avaliação (GAA). Incidente de Poluição por Óleo na Costa Brasileira: Relatório Final (inciso VIII do art. 10 do Decreto nº 8.127/2013). Brasília, DF, 20 mar. 2020. Ofício Externo nº 30-279/2020-CM/MMA. Disponível em: <https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/fiscalizacao-e-protecao-ambiental/emergencias-ambientais/manchasdeoleo/desmobilizacao-e-relatorios>.

²² O acidente de *Exxon Valdez* ocorreu em 1989 no Alasca. O petroleiro de mesmo nome colidiu com o Recife Bligh, resultando no derramamento de 36 mil toneladas de petróleo cru no mar.

²³ O *Amoco Cadiz* encalhou e partiu-se em dois na Bretanha, costa da França, em 1978. O superpetroleiro transportava em torno de 220 mil toneladas de gasolina. Esse acidente desencadeou a adoção de normas mais rígidas para o transporte marítimo internacional de petróleo e derivados.

²⁴ Com uma carga de 31.000 toneladas de óleo combustível pesado, o petroleiro *Erika*, quebrou em dois e afundou durante uma forte tempestade na Baía de Biscay, França, em dezembro de 1999.

²⁵ Em 2002, o petroleiro, chamado *Prestige*, sofreu uma rachadura no casco, resultando no derrame de grande parte das 77 mil toneladas de combustível que transportava a bordo. O acidente atingiu o litoral da Espanha, França e Portugal.

²⁶ Denominam-se petroleiros fantasmas, pois possuem propriedade duvidosa e, em regra, condição bastante deteriorada, navegando com auxílio de subterfúgios ilegais para perpetuar o transporte marítimo de petróleo entre países sancionados ou reprovados internacionalmente.

²⁷ A modalidade *off transponder* corresponde à prática de desligar os transmissores das embarcações a fim de impedir seu rastreamento por satélite.

²⁸ A modalidade *ship to ship* caracteriza o abastecimento de navios fora dos portos, em alto-mar, o que aumenta consideravelmente o risco de vazamento de óleo.

²⁹ NOZAKI, William. Guerra comercial, petroleiros piratas e o vazamento de óleo. *Petróleo. Le Monde Diplomatique Brasil. Brasil de Fato*. 28 out. 2019. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2019/10/28/guerra-comercial-petroleiros-piratas-e-o-vazamento-de-oleo>. Acesso em: 11 de jun. 2025.

A proteção ambiental efetiva depende da participação de todos os atores da sociedade internacional. Instituições econômicas privadas, como as empresas do setor petrolífero, devem também assumir o fardo de zelar pela conservação dos recursos naturais, vivos e não vivos, do meio marinho, assim como buscam as instituições sociais (sociedade civil) e políticas (Estados e organizações internacionais). Ainda que nas relações comerciais privadas, empresas podem ser responsabilizadas por prejuízos causados por suas atividades em virtude de obrigações extracontratuais, estabelecidas pelo direito público, como no caso do vazamento de óleo. Desse modo, a efetiva reparação dos danos ambientais marinhos depende da existência de parâmetros normativos comuns, ditados pela cooperação jurídica entre Estados, com intuito de construir uma gestão sustentável de espaços compartilhados, como os mares e oceanos³⁰.

O objetivo geral desta dissertação se delimita ao estudo dos mecanismos jurídicos de responsabilidade civil ambiental, previstos em normas internacionais e nacionais, que resulta do transporte marítimo de petróleo em navios-tanque. De modo específico, interessa saber se as determinações internacionais se articulam harmonicamente com as disposições específicas da legislação nacional, inclusive a fim de se estabelecer quais elementos possibilitam essa harmonização jurídica ou representam impedimentos, materiais ou procedimentais, a essa abordagem. No direito internacional, o intuito é relacionar elementos que possibilitam um caminho para responsabilidade civil ambiental, inclusive na hipótese das manchas órfãs, podendo guiar raciocínio jurídico no sentido da responsabilização de atores privados pelo dano. Por meio do direito nacional, procura-se apontar algumas das barreiras materiais e procedimentais que condicionam limites à responsabilidade civil por dano ambiental nos casos de derramamento de óleo sem origem definida, que impedem juízo no sentido de responsabilizar atores privados pelo dano³¹. Em conjunto, esses elementos conduzem uma reflexão sobre a interação entre possibilidades e limites da responsabilidade civil ambiental do dano por óleo, com ênfase para as manchas órfãs.

Este trabalho não pretende exaurir a análise dos mecanismos jurídicos de responsabilidade civil ambiental relacionados ao derramamento de óleo no mar, mas,

³⁰ LOPES, Inez. O Direito Internacional Privado e a Responsabilidade Civil Extracontratual por Danos Ambientais causados por Transportes Marítimos à luz do Direito Brasileiro. **Revista de Direito Internacional**, v. 12, n. 1, 1 set. 2015. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/3364>. Acesso em: 11 de jun. 2025.

³¹ No capítulo 2, destinado aos limites da responsabilidade civil ambiental provocado pelo dano por óleo no mar, serão abordados elementos da norma internacional em face da norma nacional (2.1. o conceito de dano, 2.2. a canalização e a limitação da responsabilidade na CLC/69 em face do direito brasileiro, 2.3. a imprescritibilidade do dano), a fim de se relacionar o direito internacional e o direito nacional no quesito da harmonização jurídica do tema.

sobretudo, identificar alguns dos preceitos comuns do direito internacional que possibilitam ou impedem a harmonização jurídica do tema com as normas internas do ordenamento jurídico brasileiro, a fim de dar luz ao tratamento das manchas órfãs³². Neste sentido, excluem-se do foco principal desta dissertação a diferenciação categórica da função reparatória e da função de prevenção da responsabilidade civil no tocante à indenização de danos ambientais^{33 34}. Tratando-se de responsabilidade civil ambiental, guiada pelo parâmetro objetivo, o foco estará direcionado na responsabilização de agentes privados pelo dano ambiental causado pelo derramamento de óleo no mar, reconhecido o dever geral de proteção e fiscalização do Estado para com o meio ambiente. Serão abordados princípios e conceitos comuns ao direito internacional público e privado, com ênfase em preceitos do direito internacional público.

O método de pesquisa apoiou-se pela revisão bibliográfica, normativa e de exemplos de casos. Logo, a metodologia consiste em pesquisa bibliográfica aprofundada acerca do tema, incluindo a compreensão das normas destinadas à proteção do meio ambiente marinho, com foco na poluição marinha por derramamento de óleo. A revisão bibliográfica incluirá, além da doutrina clássica, artigos científicos publicados em meios de comunicação nacionais e internacionais, virtuais e físicos³⁵.

Integram o campo de estudo casos de poluição marinha por derramamento de óleo, relacionados ao transporte marítimo de petróleo e derivados em forma de carga, ao passo em que representam considerável risco à ocorrência de manchas órfãs. Desse modo, será incorporada a análise de julgados nacionais do Superior Tribunal de Justiça - STJ e Tribunais Regionais Federais – TRFs³⁶, de modo que sirvam a exemplificação das possibilidades e limites

³² Adotando como pano de fundo para o objeto de estudo as manchas órfãs, o diferencial deste trabalho, em relação a outros escritos no tema, consiste em levantar algumas possibilidades e limites na análise da responsabilidade civil ambiental para o dano ocasionado pelo derramamento no mar no direito nacional e internacional, tendo em vista a harmonização de preceitos jurídicos.

³³ Na responsabilidade civil por dano ambiental, demanda-se a reparação integral do meio ambiente atingido de forma prioritária, porém, no caso das manchas órfãs, em razão da ausência de autoria, o pedido se restringe a indenização pecuniária, após a ocorrência dos fatos.

³⁴ Para mais, ler em: COUTINHO, Larissa Maria Medeiros. Funções da responsabilidade civil ambiental: uma análise através da jurisprudência nacional de danos marinhos pela navegação. 2017. 137 f. Dissertação (Mestrado em Direito)—Universidade de Brasília, Brasília, 2017.

³⁵ Os artigos científicos em meio virtual foram encontrados através da plataforma de Periódicos da Capes ou Google Acadêmico, no período temporal 2000 a 2023. Os termos buscados foram “responsabilidade civil”, “dano ambiental/danos ambientais”, “derrame/derramamento de óleo”, “vazamento de óleo”, separadamente, em conjunto e em sua tradução na língua inglesa. A seleção de artigos científicos se ateve à pertinência temática do recorte deste trabalho e das normas explicitadas como argumento ou fonte da análise.

³⁶ A busca de casos nacionais se restringiu ao STJ e aos TRFs e de casos internacionais à Corte Internacional de Justiça - CIJ e ao Tribunal Internacional do Direito do Mar - TIDM, todos encontrados nos sites oficiais. Os termos buscados foram “mar” e “derramamento de óleo” e “responsabilidade civil” e “dano ambiental”, em conjunto e em

à responsabilidade civil por danos ambientais ocasionados pelo vazamento de óleo, conforme aplicados pela jurisprudência brasileira. Nos casos internacionais de derramamento de óleo, a pesquisa se aterá aos incidentes de maior proporção e relevância no tocante à responsabilidade civil por danos ambientais e princípios do direito internacional público, envolvendo petroleiros, abordados no âmbito de Cortes e organizações internacionais, atendo-se ao máximo à congruência com julgados nacionais.

As normas internacionais e a legislação nacional, em conjunto, devem proporcionar melhor entendimento sobre a responsabilidade civil no caso do derramamento de óleo por manchas órfãs. Nesse sentido, serão abordados marcos relevantes à temática escolhida, incluindo a exemplificação de casos, a fim de promover a compreensão sistemática e esclarecida sobre a reparação civil dos danos ambientais quando não é possível determinar a autoria do infrator. O primeiro capítulo tratará a respeito das possibilidades da responsabilidade civil ambiental, aplicáveis aos casos de derramamento de óleo no mar. O segundo capítulo, por conseguinte, abordará os limites da responsabilidades civil ambiental no tratamento da reparação civil por derramamento de óleo no mar.

sua tradução na língua inglesa. Por fim, a seleção de casos, nacionais e internacionais, se ateve à pertinência temática do recorte deste trabalho e das normas explicitadas como argumento ou fonte nas decisões judiciais.

CAPÍTULO 1: POSSIBILIDADES DA RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL PROVOCADA PELO DANO POR ÓLEO NO MAR

Preceitos relacionados pelo direito internacional público servem como possibilidades para a análise da responsabilidade civil ambiental nos casos de derramamento de óleo no mar. Neste capítulo, serão abordados alguns princípios gerais e conceitos do direito internacional público, que delimitam os contornos do direito ambiental internacional aplicáveis aos poluidores do meio marinho, bem como premissas ligadas ao papel dos atores privados na governança ambiental, a fim de esclarecer possibilidades para responsabilidade civil ambiental de danos por óleo no mar.

Ambos, princípios gerais e conceitos do direito ambiental internacional funcionam como vetores substantivos para compreensão e aplicação da responsabilidade civil ambiental. Essa finalidade é traçada, primeiramente, por um juízo de generalidade. Princípios são normas fundamentais, de caráter abstrato e universal, que orientam a interpretação e a aplicação das regras do direito internacional público. Conceitos, por sua vez, assinalam categorias específicas que possibilitam classificar e interpretar situações jurídicas concretas³⁷.

Enquanto preceitos do direito internacional público, sua missão é orientar a formulação e aplicação de tratados, convenções e leis nacionais, mas, sobretudo, cimentar *core-values* nos quais se baseia o regime jurídico. Nesse sentido, desempenham uma função estrutural, pois estabelecem as bases para o direito ambiental internacional³⁸. É a partir dessa base que se extraem as possibilidades para responsabilidade civil ambiental, objeto de estudo deste capítulo.

Esse conjunto de preceitos evoluiu ao longo dos anos, refletindo cada vez mais o surgimento de problemas ambientais transfronteiriços, como é o caso das manchas órfãs. Isso porque os efeitos do derramamento de óleo no mar transcendem o território de Estados, sendo que a preservação do meio marinho requer a adoção de normas internacionais em cooperação com normas nacionais.

O objetivo é, então, distribuir, entre os Estados e atores privados, a responsabilidade pela gestão e proteção do meio ambiente marinho. As normas internacionais, na figura de Convenções e Tratados, constituem o fundamento jurídico da responsabilidade do Estado pelo dano ambiental e desenvolvem a base jurídica para as normas nacionais sobre responsabilidade

³⁷ DUPUY, P.-M.; VIÑUALES, J. E. **International environmental law**. 2. ed. Cambridge, England: Cambridge University Press (Virtual Publishing), 2019.

³⁸ *Ibid.*

civil ambiental, atingindo o comportamento de empresas e indivíduos. Assim, a responsabilidade civil ambiental de atores privados por danos ao meio ambiente é diretamente mediada pela norma nacional que, indiretamente, reflete princípios e conceitos afirmados em compromissos internacionais.

A normas consuetudinárias, no que emergem de práticas gerais e repetidas dos Estados, tornam-se regras de observação obrigatória no direito internacional. Nomeadamente, o princípio da soberania lido em conjunto com os princípios de não causar dano e da cooperação internacional regulam as relações entre Estados, mesmo na ausência de tratados formais, e contribuem para a criação de padrões substantivos para responsabilidade civil por danos ambientais, harmonizando normas internacionais e nacionais, especialmente no que diz respeito ao dever de prevenção ao dano.

Convenções internacionais, a exemplo da CLC/69, também introduziram a responsabilidade objetiva como parâmetro jurídico para o dano ambiental ocasionado pelo derramamento de óleo no mar. A responsabilidade objetiva estabelece um padrão normativo, ao impor aos poluidores o dever de reparação do dano ambiental, independentemente de culpa. Esse mesmo comando guia a aplicação do princípio do poluidor-pagador, bem como a responsabilidade de corporações pelo dano ambiental, tendo em vista a teoria de internalização das externalidades negativas.

Por último, a responsabilidade civil de atores privados por dano ao meio ambiente é regida por alguns parâmetros comuns que também servem à governança ambiental. A regulamentação do uso compartilhado dos oceanos, em particular, demanda a participação de diversos atores, como Estados e empresas, além da sociedade civil. Os papéis que atores privados exercem na governança do meio marinho, seja atuando como detentores de obrigações ou detentores de direitos, podem ser compreendidos como possibilidades para responsabilidade civil por dano por óleo no mar.

Portanto, o primeiro capítulo deste trabalho tratará a respeito das possibilidades da responsabilidade civil ambiental aplicáveis aos casos de derramamento de óleo no mar, quais sejam: (1.1.) os princípios pertinentes e consolidados como normas consuetudinárias do direito internacional público, destinados à proteção ambiental do meio marinho; (1.2.) os parâmetros jurídicos consequentes à aplicação da responsabilidade civil objetiva para corporações; (1.3) os papéis assumidos pelos atores privados na governança ambiental internacional. Por último, serão colocadas algumas reflexões acerca da responsabilidade civil ambiental frente ao fenômeno das manchas órfãs (1.4.)

1.1 O dever da proteção ambiental do mar como norma internacional consuetudinária

A responsabilidade civil ambiental exerce, além da função reparatória, uma função preventiva com relação aos danos ambientais. No tocante à prevenção, a responsabilidade civil ambiental busca evitar que os danos ambientais ocorram, por meio da criação de parâmetros normativos e cumprimento de obrigações relacionados à proteção do meio ambiente, inclusive do meio marinho, com intuito de dissuadir práticas e comportamentos de poluidores. O princípio da soberania em conjunto com os princípios de não causar dano e da cooperação internacional desempenham um papel de destaque nas normas de responsabilidade civil ambiental, especialmente no que diz respeito à prevenção de danos ambientais.

A prevenção é aplicável em situações em que o dano é conhecido, previsível e concreto. Sendo assim, relacionam-se à prevenção aquelas atividades que, embora causem prejuízo ao meio ambiente, são imprescindíveis ao funcionamento da sociedade, razão pela qual as legislações, internacional e nacional, impõem limites para a sua realização. É o caso do derramamento de óleo no mar, pois sabem-se os efeitos danosos que o transporte marítimo de petróleo e derivados como carga pode provocar no meio marinho.

Os princípios mencionados visam atribuir esforços em prol da proteção do meio ambiente entre as diversas partes interessadas, tanto públicas como privadas. Isto pois, o quadro normativo que disciplina o regime jurídico dos danos ambientais por óleo no mar é formado por instrumentos jurídicos públicos e privados, utilizados no âmbito nacional e internacional para implementar a proteção do meio marinho³⁹.

A prevenção do dano ao meio ambiente depende da participação de todos os atores da sociedade internacional. Instituições econômicas privadas, como as empresas do setor petrolífero, devem também assumir o fardo de zelar pela conservação dos recursos naturais, vivos e não vivos, do meio marinho, assim como devem a sociedade civil, os Estados e as Organizações Internacionais. Mesmo que no bojo de relações comerciais privadas, empresas podem ser responsabilizadas pelos prejuízos ambientais causados por suas atividades, em virtude de obrigações extracontratuais estabelecidas pelo direito público. No que tange às manchas órfãs, o dever de prevenção de danos ao meio marinho, instituído por normas internacionais consuetudinárias relativas aos compromissos assumidos pelos Estados, estabelece uma possibilidade ou caminho no sentido de responsabilização de atores privados

³⁹ GIACOMITTI, Renata Brockelt; ISAGUIRRE-TORRES, Katya R. Instrumentos Públicos e Privados para a reparação do dano ambiental causado por derramamento de óleo no mar sem origem definida: as manchas órfãs. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n. 1, 2015 p. 200-215. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/3353>. Acesso em: 11 de jun. 2025.

pelo dano ambiental causado pelo derramamento de óleo no mar, ainda que o autor não seja identificável desde o primeiro momento. Isto pois, a violação do dever de proteção do meio marinho, pelo poluidor ou pelo Estado, suscita a responsabilidade civil pelo dano por óleo no mar.

Assim, a responsabilidade civil ambiental de atores privados por danos ao meio ambiente é diretamente mediada pela norma nacional que, indiretamente, reflete princípios e conceitos afirmados em compromissos internacionais. Neste ponto, a norma internacional consuetudinária refere-se a uma regra de direito internacional que emerge a partir de práticas gerais e repetidas dos Estados, tornando-se obrigatória. As normas consuetudinárias regulam as relações entre Estados, mesmo na ausência de tratados formais, e contribuem para a criação de padrões substantivos para responsabilidade civil por danos ambientais, harmonizando normas internacionais e nacionais.

No que são reconhecidos por Tratados, Convenções e decisões de Tribunais Internacionais, esses princípios estão correlacionados ao dever de prevenir danos ambientais⁴⁰, que se insere no âmbito da responsabilidade dos Estados. No entanto, indiretamente, o dever de prevenção imposto ao Estado pode resultar na coletivização da responsabilidade pela preservação do meio ambiente marinho. A possibilidade da responsabilidade indireta, no Brasil, surge a partir da interpretação constitucional do art. 225 da CF/88⁴¹, por meio do qual o meio ambiente ecologicamente equilibrado é consagrado como um direito fundamental de caráter difuso, impondo deveres não só para o Estado, mas também aos particulares sob sua jurisdição⁴².

O constituinte brasileiro também diz que a atividade econômica deverá observar o princípio da proteção ambiental, conforme dispõe o art. 170, VI da CF/88⁴³. Significa que, para

⁴⁰ Neste trabalho, a prevenção está relacionada à determinação de possibilidades ou caminhos para responsabilidade por danos ambientais, causados a outro Estado ou às áreas além da jurisdição nacional.

⁴¹ Art. 225 da CF/88: 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. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

⁴² GIACOMITTI, Renata Brockelt; ISAGUIRRE-TORRES, Katya R. Instrumentos Públicos e Privados para a reparação do dano ambiental causado por derramamento de óleo no mar sem origem definida: as manchas órfãs. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n. 1, 2015 p. 200-215. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/3353>. Acesso em: 11 de jun. 2025.

⁴³ Art. 170 da CF/88: A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação. BRASIL, *op. cit.*

a efetividade desse direito fundamental, há necessidade da participação do Estado e da coletividade, em consonância com o preceito constitucional. O Estado deve fornecer os meios instrumentais necessários à implementação desse direito. Além da ação positiva do Estado, é necessária também a abstenção de práticas nocivas ao meio ambiente, por parte da coletividade e de entidades privadas. Essa vinculação de deveres públicos e privados resulta na responsabilidade por um bem compartilhado⁴⁴. Conjugada com a Lei de nº 6.938/1981, a ordem jurídica nacional também reconhece outros princípios ambientais internalizados no direito brasileiro, como a reparação integral do dano ambiental⁴⁵ e o poluidor-pagador⁴⁶, como se verá adiante. Com isso, entidades privadas também assumem responsabilidade, no que diz respeito aos danos causados pela poluição por óleo no ambiente marinho.

A defesa jurídica do meio ambiente, no âmbito da norma nacional, traduz preceitos do direito internacional público, que servem como possibilidades da responsabilidade civil por danos ambientais, tendo em vista o dever de proteção ambiental compartilhado entre atores públicos e privados. Por esse motivo, a lesão do meio ambiente marinho leva em conta construções jurídicas consolidadas no direito internacional como o princípio da soberania, o princípio de não causar dano (1.1.1) e o princípio da cooperação internacional (1.1.2.), que serão abordados a seguir.

1.1.1 Princípio da soberania em conjunto com o princípio de não causar dano

A leitura do princípio da soberania em conjunto com o princípio de não causar dano (*no-harm principle*), conforme jurisprudência de Tribunais Internacionais, molda a tutela condicional dos Estados sobre seus recursos naturais, limitada pela obrigação de não causar danos ao meio ambiente de outros Estados e às áreas além da jurisdição nacional.

Ambos correspondem a comandos substantivos, sustentados pelo direito internacional consuetudinário e relacionados aos danos ambientais transfronteiriços, como é exemplo o dano por óleo no mar⁴⁷. Juntos, a soberania e a responsabilidade de não causar danos ao meio ambiente criam um equilíbrio entre direitos e obrigações dos Estados, o que consequentemente reflete na responsabilização de atores privados que exploram atividades de risco, como o transporte marítimo de óleo. O princípio da soberania, alinhado ao princípio de não causar dano,

⁴⁴ LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. Dano Ambiental - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

⁴⁵ O princípio da reparação integral será trabalhado no ponto 2.2. desta dissertação.

⁴⁶ O princípio do poluidor-pagador será trabalhado no ponto 1.2. desta dissertação.

⁴⁷ Em 2002, o petroleiro, chamado *Prestige*, sofreu uma rachadura no casco, resultando no derrame de grande parte das 77 mil toneladas de combustível que transportava a bordo. O acidente atingiu o litoral da Espanha, França e Portugal, por isso denominado exemplo de dano transfronteiriço.

representam possibilidades para responsabilidade civil ambiental do dano ocasionado pelo derramamento de óleo no mar.

A soberania e a responsabilidade de não causar dano estão expressas pelos Princípio nº 21 da Declaração de Estocolmo⁴⁸ e nº 2 da Declaração do Rio⁴⁹, que vinculam o direito soberano de um Estado de explorar seus próprios recursos à responsabilidade de não provocar danos ambientais. Com efeito, o direito de um Estado à soberania sobre seus recursos e riquezas naturais não é absoluto, mas, em realidade, se sujeita à responsabilidade de não causar danos ao meio ambiente de outros Estados ou às áreas além da jurisdição nacional. Os Estados detêm, portanto, o dever positivo de prevenir e evitar danos ambientais *per se*, que incluem, mas não se limitam aos danos transfronteiriços no meio ambiente, como parte do território de outro Estado, indo além das áreas que ultrapassam a jurisdição nacional⁵⁰. Tratando especificamente a respeito das manchas órfãs, o princípio da soberania lido em conjunto com o princípio de não causar dano reforça uma possibilidade, no sentido de viabilizar caminho para responsabilidade do dano causado ao meio marinho através da poluição, como àquela ocasionada pelo derramamento de óleo. A partir destes princípios, entende-se, como pressuposto, que os Estados assumem, em certa medida, o dever de reparar o dano ambiental, mesmo quando a autoria do derramamento é desconhecida, já que detém controle das atividades exercidas por particulares sob sua jurisdição.

Assentado o dever de prevenir danos ambientais, que expande os territórios dos Estados e áreas além da jurisdição nacional, o compromisso assumido na norma internacional consuetudinária estabelece limiar para responsabilidade de atores privados que exercem atividades de risco ao meio ambiente marinho. Especialmente, a prevenção pode ser aplicada ao transporte marítimo de petróleo e derivados, atividade cujo dano pode atingir múltiplos

⁴⁸ Princípio 21 - Em conformidade com a Carta das Nações Unidas e com os princípios de direito internacional, os Estados têm o direito soberano de explorar seus próprios recursos em aplicação de sua própria política ambiental e a obrigação de assegurar-se de que as atividades que se levem a cabo, dentro de sua jurisdição, ou sob seu controle, não prejudiquem o meio ambiente de outros Estados ou de zonas situadas fora de toda jurisdição nacional. **DECLARAÇÃO DA CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O AMBIENTE HUMANO.** Estocolmo, 5-16 jun. 1972.

⁴⁹ Princípio 2: Os Estados, em conformidade com a Carta das Nações Unidas e os princípios da lei internacional, têm o direito soberano de explorar seus próprios recursos segundo suas próprias políticas ambientais e de desenvolvimento, e a responsabilidade de velar para que as atividades realizadas sob sua jurisdição ou sob seu controle não causem danos ao meio ambiente de outros Estados ou de zonas que estejam fora dos limites da jurisdição nacional. **DECLARAÇÃO DO RIO SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO.** Rio de Janeiro, de junho de 1992.

⁵⁰ SOBENES, Edgardo; DEVANEY, John. The principles of international environmental law through the lens of International Courts and Tribunals. In: SOBENES; Edgardo; MEAD, Sarah; SAMSON, Benjamin (editors). **The environment through the lens of International Courts and Tribunals.** T.C.M Asser Press, The Hague, The Netherlands, 2022, p.543-580.

territórios nacionais e compartilhados, como mares e oceanos. Ainda que o limiar seja apenas mediato, quer dizer, que o princípio da soberania em conjunto com o princípio de não causar dano sejam refletidos indiretamente pelas normas nacionais em favor da proteção do meio marinho, esses princípios regulam as relações entre Estados e, dessa forma, contribuem para o estabelecimento de padrões substantivos no tocante à responsabilidade civil por danos ambientais, harmonizando normas internacionais e nacionais.

Em razão da natureza *soft norm*, a Declaração do Rio de 1992 descreve princípios que direcionam o comportamento estatal, sem a previsão de mecanismos específicos para cumprimento de obrigações ou sanções frente ao seu descumprimento, característico das normas *hard law*. No entanto, as obrigações de conteúdo amplo e flexível estabelecidas por esses instrumentos fortalecem princípios imprescindíveis à eficácia e efetividade jurídica da prevenção de danos ambientais transfronteiriços, como também refletem princípios clássicos do Direito internacional e do costume internacional⁵¹.

Ambos os princípios configuram normas bem sedimentadas na jurisprudência do direito internacional. A CIJ confirmou a natureza consuetudinária destes princípios no Caso do Canal de Corfu (Reino Unido v. Albânia), no que afirma a existência de princípios gerais e reconhecidos, nomeadamente a obrigação de cada Estado de não permitir que o seu território seja utilizado para atos contrários aos direitos de outros Estados⁵². Ainda segundo a Corte, a obrigação geral dos Estados de garantir que as atividades sob sua jurisdição e controle respeitem o meio ambiente de outros Estados e as áreas além do controle nacional faz parte do *corpus* do direito internacional relativo ao meio ambiente⁵³.

Esse reconhecimento foi posteriormente refletido na decisão da Corte no caso *Pulp Mills*, onde sustenta que, segundo o direito internacional consuetudinário, um Estado é obrigado a usar todos os meios à sua disposição para evitar que atividades que ocorram em seu território, ou em qualquer área sob sua jurisdição, causem danos significativos ao meio ambiente de outro

⁵¹ MORAES, Gabriela G. B. Lima. O princípio 18 da Declaração do Rio/1992: a notificação como diligência devida em situação de desastre natural ou emergência com efeitos transfronteiriços. In: TOLEDO, André de Paiva; LIMA, Lucas Carlos (orgs.). Comentário Brasileiro à Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. Belo Horizonte; São Paulo: Editora D'Plácido, 2023.

⁵² ICJ- International Court of Justice. The corfu Channel Case (UK v. Albania). 'Corfu Channel', p. 22. **ICJ Reports**, 1949.

⁵³ ICJ- International Court of Justice. Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons. Advisory opinion, 8 jul. 1996. **ICJ Reports**, 1996, p. 241-242, par. 29.

Estado⁵⁴. Neste caso, o princípio foi aplicado como norma primária para determinar a responsabilidade de um Estado por danos causados ao meio ambiente de outro Estado.

Em complemento, o Artigo 193 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar ('CNUDM') estabelece que os Estados têm o direito soberano de explorar os seus recursos naturais de acordo com as suas políticas ambientais e de acordo com o seu dever de proteger e preservar o ambiente marinho⁵⁵. Este comando é precedido pela obrigação geral, nos termos do Artigo 192, de proteger e preservar o meio ambiente marinho⁵⁶. É importante ressaltar que os mares e oceanos não se limitam ao território dos Estados ou às áreas sob seu controle, mas também incluem áreas compartilhadas. Consequentemente, devem ser tomadas medidas para prevenir, reduzir ou controlar a poluição do meio ambiente marinho decorrente de atividades realizadas na "Área", ou seja, no leito marinho em alto mar além dos limites da jurisdição nacional⁵⁷.

⁵⁴ ICJ - International Court of Justice. Case Concerning Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v Uruguay). Judgment, 20 abr. 2010. **ICJ Reports**, 2010, p. 56, par. 101.

⁵⁵ Artigo 193 Direito de soberania dos Estados para aproveitar os seus recursos naturais - Os Estados têm o direito de soberania para aproveitar os seus recursos naturais de acordo com a sua política em matéria de meio ambiente e de conformidade com o seu dever de proteger e preservar o meio marinho. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 99.165, 12 de março de 1990**. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99165.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

⁵⁶ Artigo 192 Obrigação geral - Os Estados têm a obrigação de proteger e preservar o meio marinho. *Ibid.*

⁵⁷ Artigo 139 Obrigação de zelar pelo cumprimento e responsabilidade por danos - 1. Os Estados Partes ficam obrigados a zelar porque as atividades na Área, realizadas quer por Estados Partes, quer por empresas estatais ou por pessoas físicas ou jurídicas que possuam a nacionalidade dos Estados Partes ou se encontrem sob o controle efetivo desses Estados ou dos seus nacionais, sejam realizadas de conformidade com a presente Parte. A mesma obrigação incube às organizações internacionais por atividades que realizem na Área. *Ibid.*

No que são reconhecidos por Convenções e decisões de Tribunais Internacionais⁵⁸, esses princípios estão correlacionados ao dever de prevenir danos ambientais⁵⁹, que se insere no âmbito da responsabilidade dos Estados. No entanto, indiretamente, o dever de prevenção imposto ao Estado pode resultar na coletivização da responsabilidade pela preservação do meio ambiente marinho. A possibilidade da responsabilidade indireta, no Brasil, surge a partir da interpretação constitucional do art. 225 da CF/88⁶⁰, por meio do qual o meio ambiente ecologicamente equilibrado é consagrado como um direito fundamental de caráter difuso, impondo deveres não só para o Estado, mas também aos particulares sob sua jurisdição⁶¹. Essa

⁵⁸ Princípio 21 - Em conformidade com a Carta das Nações Unidas e com os princípios de direito internacional, os Estados têm o direito soberano de explorar seus próprios recursos em aplicação de sua própria política ambiental e a obrigação de assegurar-se de que as atividades que se levem a cabo, dentro de sua jurisdição, ou sob seu controle, não prejudiquem o meio ambiente de outros Estados ou de zonas situadas fora de toda jurisdição nacional. **DECLARAÇÃO DA CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O AMBIENTE HUMANO.** Estocolmo, 5-16 jun. 1972.

Princípio 2: Os Estados, em conformidade com a Carta das Nações Unidas e os princípios da lei internacional, têm o direito soberano de explorar seus próprios recursos segundo suas próprias políticas ambientais e de desenvolvimento, e a responsabilidade de velar para que as atividades realizadas sob sua jurisdição ou sob seu controle não causem danos ao meio ambiente de outros Estados ou de zonas que estejam fora dos limites da jurisdição nacional. **DECLARAÇÃO DO RIO SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO.** Rio de Janeiro, de junho de 1992.

Princípio 3 – Os Estados, em conformidade com a Carta das Nações Unidas e com os princípios de direito internacional, têm o direito soberano de explorar seus próprios recursos segundo suas políticas ambientais e a responsabilidade de assegurar que atividades sob sua jurisdição ou controle não causem dano ao meio ambiente de outros Estados ou áreas além dos limites da jurisdição nacional. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 2.519, de 16 de março de 1988.** Promulga a Convenção sobre Diversidade Biológica, assinada no Rio de Janeiro, em 05 de junho de 1992. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2519.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

⁵⁹ No tocante à responsabilidade civil por danos ambientais, o princípio da prevenção se relaciona diretamente à função preventiva deste instituto, mas não se confunde com essa. Neste trabalho, o foco do princípio da prevenção está relacionado à determinação de caminhos ou possibilidades para responsabilidade por danos ambientais por óleo no mar, causados a outro Estado ou às áreas além da jurisdição nacional. O princípio da prevenção é particularmente importante no contexto da proteção ambiental, pois os danos ambientais são frequentemente irreversíveis. Nesta perspectiva, a CIJ, durante o caso do Projeto Gabčíkovo-Nagymaros, declarou que no campo da proteção ambiental, a vigilância e a prevenção são necessárias em razão do caráter frequentemente irreversível dos danos ao meio ambiente e das limitações inerentes ao mecanismo de reparação desse tipo de dano, que serão melhor explorados no capítulo 2.

⁶⁰ Art. 225 da CF/88: 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. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

⁶¹ GIACOMITTI, Renata Brockelt; ISAGUIRRE-TORRES, Katya R. Instrumentos Públicos e Privados para a reparação do dano ambiental causado por derramamento de óleo no mar sem origem definida: as manchas órfãs. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n. 1, 2015 p. 200-215. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/3353>. Acesso em: 11 de jun. 2025.

vinculação de deveres públicos e privados resulta na responsabilidade por um bem compartilhado⁶².

Com isso, entidades privadas também assumem responsabilidade, no que diz respeito aos danos causados pela poluição por óleo no ambiente marinho. Agentes marítimos, como o comandante do navio e outros representantes legais, recebem deveres legais de cooperação para preservação da qualidade do ambiente marinho, realizando, inclusive, a fiscalização das atividades que ocorrem no litoral dos Estados, especialmente dentro do mar territorial e zona econômica exclusiva⁶³. A fim de prevenir danos ao meio ambiente, a responsabilidade dos Estados intitula atuação coordenada de entidades públicas e privadas nos incidentes de poluição por óleo⁶⁴.

Sujeitos de direito privado podem ser responsáveis pelo dano ambiental, em virtude de parâmetros substantivos internalizados ao direito interno, pois assumem deveres pela utilização dos recursos naturais e pelo desempenho de atividades econômicas de risco. Por exemplo, sob o guarda-chuva dos princípios gerais do direito internacional, os princípios da soberania e do dever de não causar dano dialogam com o princípio das responsabilidades comuns mas diferenciadas (RCMD)⁶⁵, que recentemente foi invocado para responsabilizar entidades privadas nos termos da litigância climática.

⁶² LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

⁶³ Art. 13. O comandante do navio, seu representante legal, ou o responsável pela operação de uma instalação, independentemente das medidas tomadas para controle do incidente, deverá comunicar, de imediato, qualquer incidente de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, aos seguintes órgãos: I - Ibama; II - órgão estadual do meio ambiente da jurisdição do incidente; III - Capitania dos Portos ou Capitania Fluvial da jurisdição do incidente; e IV - ANP. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 10.950, de 27 de janeiro de 2022**. Dispõe sobre o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Decreto/D10950.htm#art28. Acesso em: 10 jun. 2025.

⁶⁴ Art. 1º Este Decreto dispõe sobre o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional - PNC, para fixar responsabilidades, estabelecer estrutura organizacional, diretrizes, procedimentos e ações, com os seguintes objetivos: I - permitir a atuação coordenada de órgãos da administração pública e de entidades públicas e privadas na ampliação da capacidade de resposta em incidentes de poluição por óleo que possam afetar as águas sob jurisdição nacional; II - minimizar danos ambientais; e III - evitar prejuízos para a saúde pública. *Ibid.*

⁶⁵ Princípio 7: Os Estados deverão cooperar com o espírito de solidariedade mundial para conservar, proteger e restabelecer a saúde e a integridade do ecossistema da Terra. Tendo em vista que tenham contribuído notadamente para a degradação do ambiente mundial, os Estados têm responsabilidades comuns, mas diferenciadas. Os países desenvolvidos reconhecem a responsabilidade que lhes cabe na busca internacional do desenvolvimento sustentável, em vista das pressões que suas sociedades exercem sobre o meio ambiente mundial e das tecnologias e dos recursos financeiros de que dispõem. **DECLARAÇÃO DO RIO SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO**. Rio de Janeiro, de junho de 1992.

Também conhecido como equidade intrageracional⁶⁶, o princípio RCMD visa distribuir o encargo das políticas ambientais entre os diferentes Estados, de acordo com suas responsabilidades históricas e respectivas capacidades econômicas. No nível dos indivíduos, o princípio desempenha a função de ponderar os interesses de grupos envolvidos e afetados por uma atividade que envolve riscos ambientais. O papel deste princípio em litígios internacionais ainda é limitado, no entanto, tem se desdobrado em disputas judiciais a nível nacional, muitas das quais impõem responsabilidade às entidades privadas pelas mudanças climáticas⁶⁷. Neste ponto, se assemelha ao problema jurídico contido nas manchas órfãs, em virtude da ausência direta do nexo de causalidade entre a conduta e o resultado danoso, bem como da incerteza acerca do agente poluidor.

O reconhecimento de que os princípios da soberania e da responsabilidade de não causar dano integram o corpo de normas do direito internacional fornece base para a propositura de ações perante Tribunais Internacionais, com fundamento sob o direito consuetudinário. A limitação da soberania do Estado sobre seus recursos naturais, a partir do dever de não causar danos ao meio ambiente de outros Estados e às áreas além da jurisdição nacional também dita padrões substantivos para responsabilidade civil por danos ambientais, que repercute no âmbito do direito interno dos Estados e das entidades privadas sob sua jurisdição. Por isso, podem ser percebidos como possibilidades da responsabilidade civil ambiental de poluidores do meio marinho, assim como o princípio da cooperação internacional que direciona o uso dos recursos naturais, em prol da proteção e da gestão compartilhada do mar, como será detalhado a seguir.

1.1.2 Princípio da cooperação internacional em prol da proteção e gestão compartilhada dos recursos marinhos

O princípio da cooperação internacional impõe obrigações procedimentais aos Estados, no que diz respeito à prevenção de danos ambientais. Nesse contexto, também se inserem os danos por óleo no mar. Consolidado pelo direito internacional, o dever de cooperar funciona como elemento harmonizador para responsabilização de poluidores do ambiente marinho, ao passo em que disciplina parâmetros gerais para a atuação de Estados, Organizações

⁶⁶ O princípio das responsabilidades comuns mas diferenciadas se relaciona diretamente, mas não se confunde com o princípio da “equidade intergeracional”, que pretende distribuir o fardo dos esforços de proteção ambiental entre as gerações presentes e futuras.

⁶⁷ SOBENES, Edgardo; DEVANEY, John. The principles of international environmental law through the lens of International Courts and Tribunals. In: SOBENES; Edgardo; MEAD, Sarah; SAMSON, Benjamin (editors). **The environment through the lens of International Courts and Tribunals**. T.C.M Asser Press, The Hague, The Netherlands, 2022, p.543-580.

Internacionais e empresas privadas, em prol da proteção e gestão compartilhada do meio marinho.

O princípio da cooperação internacional impõe obrigações aos Estados para obstar atividades prejudiciais ou contrárias aos direitos de outros Estados e de suas populações. Nesse sentido, pode ser considerado um desdobramento da máxima segundo a qual a soberania do Estado sobre seu território e sobre os indivíduos não é absoluta, mas se sujeita às obrigações estabelecidas pelo direito internacional⁶⁸. O princípio da cooperação internacional também se relaciona ao princípio da boa vizinhança, enunciado no Artigo 74 da Carta das Nações Unidas⁶⁹, no tocante ao desenvolvimento e aplicação de normas que promovem a cooperação ambiental internacional⁷⁰.

A jurisprudência dos Tribunais Internacionais confirma o caráter consuetudinário do princípio da cooperação no direito internacional público, enquanto esclarece as obrigações procedimentais impostas aos Estados, em decorrência deste princípio. No caso *Road* (Nicaragua v Costa Rica), a Corte Internacional de Justiça - CIJ observou a existência, no direito internacional, da obrigação de notificar e consultar o Estado, quando este puder ser potencialmente afetado por atividades que acarretam riscos de danos transfronteiriços⁷¹. No caso *Pulp Mills*, confirmou que existe uma obrigação geral de cooperação em matéria de meio ambiente, em especial obrigação de realizar uma avaliação de impacto ambiental quando a atividade puder causar prejuízo no contexto transfronteiriço, diante de um recurso compartilhado⁷².

⁶⁸ Artigo 194 - Medidas para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho. 2. Os Estados dever tomar todas as medidas necessárias para garantir que as atividades sob sua jurisdição ou controle se efetuem de modo a não causar prejuízos por poluição a outros Estados e ao seu meio ambiente, e que a poluição causada por incidentes ou atividades sob sua jurisdição ou controle não se estenda além das áreas onde exerçam direitos de soberania, de conformidade com a presente Convenção. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 99.165, 12 de março de 1990**. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99165.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

⁶⁹ Artigo 74 - Os Membros das Nações Unidas concordam também em que a sua política com relação aos territórios a que se aplica o presente Capítulo deve ser baseada, do mesmo modo que a política seguida nos respectivos territórios metropolitanos, no princípio geral de boa vizinhança, tendo na devida conta os interesses e o bem-estar do resto do mundo no que se refere às questões sociais, econômicas e comerciais. ONU - Organização das Nações Unidas. **Carta das Nações Unidas**. San Francisco, 26 jun. 1945.

⁷⁰ SOBENES, Edgardo; DEVANEY, John. The principles of international environmental law through the lens of International Courts and Tribunals. In: SOBENES; Edgardo; MEAD, Sarah; SAMSON, Benjamin (editors). **The environment through the lens of International Courts and Tribunals**. T.C.M Asser Press, The Hague, The Netherlands, 2022, p.543-580.

⁷¹ ICJ - International Court of Justice. Certain Activities Carried Out by Nicaragua in the Border Area (Costa Rica v Nicaragua) and Construction of a Road in Costa Rica along the San Juan River (Nicaragua v Costa Rica). Judgment, 16 Dec. 2015. **ICJ Reports**, 2015, pp. 707-709.

⁷² ICJ - International Court of Justice. Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v Uruguay). Judgment, 20 Apr. 2010. **ICJ Reports**, 2010, pp. 55-56.

No julgamento de medida provisória em *Mox Plant*⁷³, o Tribunal Internacional do Direito do Mar - TIDM afirmou que o dever de cooperar é um princípio fundamental na prevenção da poluição do meio ambiente marinho, nos termos da Parte XII da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e do direito internacional geral, dos quais decorrem direitos que o Tribunal pode tutelar, nos termos do Artigo 290 da CNUDM⁷⁴. A decisão também assentou a necessidade de consultas para troca de informações, monitoramento de riscos e adoção de medidas para prevenir a poluição do meio marinho.

O acesso e a exploração de recursos pesqueiros no interior das zonas marítimas sob a jurisdição dos Estados Membros da Comissão Sub-Regional de Pescas (CSRP) também foi objeto da análise pelo Tribunal Internacional do Direito do Mar. Na opinião consultiva nº. 21, a Corte evidenciou as obrigações dos Estados costeiros com relação à gestão sustentável dos estoques compartilhados e de interesse comum. No tocante a proteção e gestão de recursos marinhos, os Estados devem cooperar sobre as medidas necessárias para assegurar a conservação dos estoques; assegurar que não haverá superexploração da pesca; tomar medidas em conformidade com outras organizações internacionais e verificar se a preservação e a gestão dos recursos estão de acordo com os dados científicos confiáveis⁷⁵.

O dever de cooperar é o princípio fundamental do direito ambiental internacional, vez que postula a limitação da soberania dos Estados, frente ao risco de danos ambientais

⁷³ TIDM - Tribunal Internacional de Direito do Mar. **The Mox Plant Case** (Irlanda c. Reino Unido), decisão das medidas provisórias no dia 3 de dezembro de 2001, parágrafo 82.

⁷⁴ Artigo 290 Medidas provisórias - 1. Se uma controvérsia tiver sido devidamente submetida a uma corte ou tribunal que se considere, *prima facie*, com jurisdição nos termos da presente Parte ou da seção 5 da Parte XI, a corte ou tribunal poderá decretar quaisquer medidas provisórias que considere apropriadas às circunstâncias, para preservar os direitos respectivos das partes na controvérsia ou impedir danos graves ao meio marinho, até decisão definitiva. 2. As medidas provisórias podem ser modificadas ou revogadas desde que as circunstâncias que as justificaram se tenham modificado ou deixado de existir. 3. As medidas provisórias só podem ser decretadas, modificadas ou revogadas, nos termos do presente artigo, a pedido de uma das partes na controvérsia e após ter sido dada às partes a oportunidade de serem ouvidas. 4. A corte ou tribunal notificará imediatamente as partes na controvérsia e, se julgar apropriado, outros Estados Partes, de qualquer medida provisória ou de qualquer decisão que a modifique ou revogue. 5. Enquanto não estiver constituído o tribunal arbitral ao qual uma controvérsia esteja a ser submetida nos termos da presente seção, qualquer corte ou tribunal, escolhido de comum acordo pelas partes ou, na falta de tal acordo, dentro de duas semanas subseqüentes à data do pedido de medidas provisórias, o Tribunal Internacional do Direito do Mar, ou, tratando-se de atividades na Área, a Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos, pode decretar, modificar ou revogar medidas provisórias nos termos do presente artigo, se considerar, *prima facie*, que o tribunal a ser constituído teria jurisdição e que a urgência da situação assim o requer. Logo que estiver constituído, o tribunal ao qual a controvérsia foi submetida pode, atuando de conformidade com os parágrafos 1º a 4º, modificar, revogar ou confirmar essas medidas provisórias. 6. As partes na controvérsia devem cumprir sem demora quaisquer medidas provisórias decretadas nos termos do presente artigo. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 99.165, 12 de março de 1990**. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99165.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

⁷⁵ BECKER, Michael A. Request for an advisory opinion submitted by the sub-regional fisheries commission (SRFC). **American Journal of International Law**, v. 109, n. 4, p. 851-858, 2015.

transfronteiriços. Segundo o artigo 194 da CNUDM, os Estados devem tomar, individual e/ou conjuntamente, todas as medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, qualquer que seja a sua fonte, implementando esforços para harmonizar suas políticas nesse sentido⁷⁶. Destaca-se a poluição proveniente de embarcações⁷⁷. Com efeito, os Estados devem cooperar no plano mundial e no plano regional, na formulação e elaboração de regras e normas, bem como práticas e procedimentos recomendados de caráter internacional para a proteção e preservação do meio marinho⁷⁸.

Neste sentido, a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78) estabelece regras gerais para os Estados quanto à prevenção da poluição por óleo e outras substâncias nocivas, com intuito de incentivar o controle da poluição marinha provocada por navios, especialmente por petroleiros. O Anexo I da Convenção se dedica integralmente ao estabelecimento de parâmetros internacionais para a prevenção da poluição do mar por hidrocarbonetos. A MARPOL 73/78 está inserida no ordenamento jurídico brasileiro nos termos do Decreto nº 2.508/1998⁷⁹.

A Convenção Internacional sobre Mobilização de Recursos, Resposta e Cooperação contra Poluição por Óleo (OPRC-90), por sua vez, reconhece como ameaça para o meio ambiente marinho os incidentes de poluição por óleo que podem envolver navios, plataformas oceânicas, portos marítimos e instalações de operação com petróleo. Enfatiza, neste ponto, a

⁷⁶ Artigo 194 - Medidas para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho 1. Os Estados devem tomar, individual ou conjuntamente, como apropriado, todas as medidas compatíveis com a presente Convenção que sejam necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, qualquer que seja a sua fonte, utilizando para este fim os meios mais viáveis de que disponham e de conformidade com as suas possibilidades, e devem esforçar-se por harmonizar as suas políticas a esse respeito. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 99.165, 12 de março de 1990**. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99165.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

⁷⁷ Artigo 194 - Medidas para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho. 3 As medidas tomadas, de acordo com a presente Parte, devem referir-se a todas as fontes de poluição do meio marinho. Estas medidas devem incluir, inter alia, as destinadas a reduzir tanto quanto possível: b) a poluição proveniente de embarcações, em particular medidas para prevenir acidentes e enfrentar situações de emergência, garantir a segurança das operações no mar, prevenir descargas internacionais ou não e regulamentar o projeto, construção, equipamento, funcionamento e tripulação das embarcações. *Ibid.*

⁷⁸ Artigo 197 Cooperação no plano mundial ou regional - Os Estados devem cooperar no plano mundial e, quando apropriado, no plano regional, diretamente ou por intermédio de organizações internacionais competentes, na formulação e elaboração de regras e normas, bem como práticas e procedimentos recomendados de caráter internacional que sejam compatíveis com a presente Convenção, para a proteção e preservação do meio marinho, tendo em conta as características próprias de cada região. *Ibid.*

⁷⁹ BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 2.508, 4 de março de 1998**. Promulga a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2508.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%202.508%2C%20DE%204,Opcionais%20III%2C%20IV%20e%20V. Acesso em: 11 jun. 2025.

necessidade de se fortalecer cooperação internacional, a fim de aperfeiçoar a capacidade nacional, regional e global de preparo e resposta à poluição por óleo no mar⁸⁰. A referida Convenção foi integrada ao sistema jurídico pátrio por intermédio do Decreto de nº 2.870/1998, que viabilizou a implementação de Sistema Nacional para prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, implementado pela Lei de nº 9.966/2000⁸¹.

Nesse ponto, o dever de cooperação, conforme integrado à norma internacional, se articula bem com o tema das manchas órfãs, de que forma que indica possíveis parâmetros normativos para responsabilização de poluidores do meio marinho. O dano por óleo no mar, enquanto dano transfronteiriço que potencialmente pode ultrapassar os limites territoriais entre os Estados, depende necessariamente de medidas de cooperação entre países, tanto para prevenção dos danos como para o emprego de medidas reparadoras e mitigadoras após o dano, em face dos efeitos nocivos provocados pela poluição marinha. Naqueles casos em que o autor não pode ser identificado ou é controvertido, a cooperação se mostra especialmente indispensável, uma vez que viabiliza um caminho jurídico para prevenção e reparação do dano ao meio marinho, ainda que a origem do derramamento de óleo seja desconhecida.

O princípio da cooperação internacional denota a compreensão de deveres procedimentais entre os Estados, em prol da preservação e gestão compartilhada dos recursos marinhos. Ainda que não estejam claros, no âmbito do direito internacional, todas as obrigações específicas impostas aos sujeitos de direito internacional no que tange à preservação dos recursos marinhos⁸², o princípio da cooperação, consolidado pelo direito internacional, traça parâmetros gerais para a atuação de Estados, Organizações Internacionais e empresas privadas.

Tratando-se de um recurso global, porquanto transcende território dos Estados, a proteção do meio marinho requer a adoção de normas nacionais em conjunto com normas internacionais. Esse ponto de vista se torna evidente a partir do momento que, para a efetivação

⁸⁰ BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 2.870, 10 de dezembro de 1998**. Promulga a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2870.htm#:~:text=DECRETO%20No%202.870%2C%20DE,que%20lhe%20confere%20o%20art. Acesso em: 11 jun. 2025.

⁸¹ BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 9.966, 20 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: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19966.htm#:~:text=L9966&text=LEI%20No%209.966%2C%20DE%2028%20DE%20ABRIL%20DE%202000.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20preven%C3%A7%C3%A3o%2C%20o,nacional%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias. Acesso em: 11 jun. 2025.

⁸² OLIVEIRA, Carina Costa de; MALJEAN-DUBOIS, Sandrine. Os limites dos termos bem público mundial, patrimônio comum da humanidade e bens comuns para delimitar as obrigações de preservação dos recursos marinhos. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n. 1, 2015 p. 108-124.

do direito fundamental ao meio ambiente saudável, se estabelece a necessidade de um sistema de cooperação entre os Estados⁸³. Nesse sentido, o Princípio 7 da Declaração do Rio de Janeiro sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento de 1992 dita que os Estados devem cooperar, em espírito de parceria global, visando à proteção e à recuperação do ecossistema⁸⁴. Seguindo essa premissa, a preservação ambiental extrapola, em seu alcance normativo, o direito interno de cada Estado soberano e atinge outro patamar, caracterizando-se como um dever que assiste a toda humanidade⁸⁵.

O dever de cooperação funciona como elemento harmonizador para responsabilidade de poluidores no que diz respeito à prevenção dos danos ambientais, ao passo que correlaciona o acesso e a utilização do mar, enquanto recurso compartilhado, com o dever de garantir a sua proteção. A seguir, veremos que a responsabilidade objetiva também disciplina parâmetros para reparação civil do dano ambiental, harmonizando normas entre os regimes jurídicos nacionais e internacionais.

1.2 Parâmetros gerais de aplicação da responsabilidade civil objetiva como possibilidades para responsabilização de corporações pelo dano ao meio ambiente marinho

Algumas normas internacionais introduziram a responsabilidade objetiva como parâmetro jurídico expresso para o dano ambiental, à exemplo da CLC/69, como exceção à regra da responsabilidade civil baseada em culpa⁸⁶. A responsabilidade objetiva, por sua vez, guia a aplicação do princípio do poluidor-pagador, bem como a responsabilidade corporativa pelo dano ambiental, promovendo um caminho para responsabilidade civil ambiental do dano por óleo.

Parâmetros normativos estabelecidos a partir da responsabilidade objetiva tem papel central na responsabilização de corporações e entidades privadas pelo dano ao meio marinho.

⁸³ LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

⁸⁴ Princípio 7: Os Estados deverão cooperar com o espírito de solidariedade mundial para conservar, proteger e restabelecer a saúde e a integridade do ecossistema da Terra. Tendo em vista que tenham contribuído notadamente para a degradação do ambiente mundial, os Estados têm responsabilidades comuns, mas diferenciadas. Os países desenvolvidos reconhecem a responsabilidade que lhes cabe na busca internacional do desenvolvimento sustentável, em vista das pressões que suas sociedades exercem sobre o meio ambiente mundial e das tecnologias e dos recursos financeiros de que dispõem. **DECLARAÇÃO DO RIO SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO**. Rio de Janeiro, de junho de 1992.

⁸⁵ LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

⁸⁶ A regra básica do Código Civil brasileiro segue a responsabilidade subjetiva, exigindo a existência de culpa ou dolo do agente. LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.106.

No tocante às manchas órfãs, a responsabilização de empresas por danos causados em vazamentos de óleo cujo autor é desconhecido ou incerto é viabilizada através da adoção do regime de responsabilidade objetiva do poluidor, independentemente de culpa; da aplicação do princípio do poluidor-pagador e da internalização das externalidades negativas.

O princípio do poluidor-pagador⁸⁷ é diretriz geral do direito internacional ambiental, segundo qual os custos da prevenção e reparação dos danos ambientais devem ser suportados pelo poluidor⁸⁸. Em virtude da devastação ambiental resultante de acidentes de grande escala, a exemplo daquela causada pelos petroleiros *Torrey Canon* e *Erika*, mecanismos jurídicos de prevenção e reparação, como o princípio do poluidor-pagador têm sido fortalecidos, sobretudo diante do caráter tipicamente transfronteiriço do dano por óleo no meio marinho, dado que os mares e oceanos desconhecem fronteiras e a poluição viaja com o vento e a água⁸⁹.

Na legislação brasileira, a responsabilidade civil objetiva por danos ao meio ambiente está diretamente ligada ao princípio do poluidor-pagador, consagrado pela Constituição Federal⁹⁰ e Política Nacional do Meio Ambiente⁹¹. Segundo esse instituto, o causador de prejuízo ao meio ambiente, incluído o meio marinho, está obrigado a arcar com os custos decorrentes do dano, de modo que seja responsabilizado pela reparação, independentemente da existência de culpa, além do dever de prevenção.

Pelo princípio, o fardo financeiro da recuperação da degradação ambiental não deve ser sustentado pela sociedade, mas sim pelos poluidores. Como consequência, medidas de proteção ambiental são refletidas no custo de produtos e serviços obtidos através de atividades

⁸⁷ A resolução da Organização para o Desenvolvimento e Cooperação Econômica (OCDE) de 26 de maio de 1972 ou Recomendação C(72)128 dispôs sobre Princípios Orientadores Relativos aos Aspectos Econômicos Internacionais das Políticas Ambientais. Esta recomendação é considerada como gênese do princípio do poluidor-pagador como um princípio do direito internacional.

⁸⁸ SOBENES, Edgardo; DEVANEY, John. The principles of international environmental law through the lens of International Courts and Tribunals. In: SOBENES, Edgardo; MEAD, Sarah; SAMSON, Benjamin (editors). **The environment through the lens of International Courts and Tribunals**. T.C.M Asser Press, The Hague, The Netherlands, 2022, p.543-580.

⁸⁹ HECK, Mariana. A ação normativa da organização marítima internacional e seus instrumentos em face da poluição marítima por óleo causada por navios. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 9, n. 3, 2012, p. 193-218.

⁹⁰ Art. 225 da CF/88: § 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. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

⁹¹ Art. 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. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

econômicas potencialmente causadoras de danos ambientais, como é o caso do transporte marítimo de petróleo e derivados⁹².

Com isso, o ponto de partida para vislumbrar a responsabilidade ambiental das corporações pode ser compreendido também através do conceito de externalidade negativa e o papel do direito ambiental na sua internalização. As externalidades negativas englobam os impactos ambientais adversos causados por uma atividade econômica, cujos custos são impostos a terceiros ou à coletividade, ao invés do agente causador⁹³. De maneira simplificada, quando o impacto negativo provocado ao meio ambiente através da atividade econômica não é compensado ou reparado, chama-se externalidade negativa. Quando o custo é suportado pela empresa que causa o dano ou transferido para os consumidores finais do produto ou serviço, pode se falar de uma “internalização da externalidade negativa”.

A responsabilidade objetiva estabelece um padrão normativo, ao impor aos poluidores o dever de reparação do dano ambiental, independentemente da existência de culpa. A partir desse comando, alinham-se as normas para a reparação e prevenção dos danos ao meio ambiente, segundo o princípio do poluidor-pagador e a responsabilidade ambiental das corporações, em decorrência da teoria das externalidades negativas.

No contexto das Convenções Internacionais sobre responsabilidade civil por danos causados por óleo no mar (CLC/69, CLC/92, FIPOL/71, FIPOL/92 e Protocolo Suplementar de 2003), a internalização das externalidades negativas se concretiza por meio de um sistema que compila: um regime de responsabilidade objetiva do proprietário do navio; a obrigação de contratar um seguro e camadas de compensação com base em contribuições do Estado e/ou da indústria. O objetivo destes instrumentos é essencialmente repassar ao nível de atores privados, como indivíduos e empresas, o custo financeiro das externalidades negativas provocadas pelo dano ambiental causado pelo derramamento de óleo no mar.

Os parâmetros normativos descritos acima asseguram que a ausência de identificação direta do poluidor não necessariamente resulta na impunidade do dano ambiental ou no prejuízo irreparável imposto à coletividade, possibilitando caminho jurídico para responsabilização de corporações pelo dano ocasionado pelo derramamento de óleo no mar, considerando a hipótese das manchas órfãs.

⁹² Não se quer com isso afirmar que o princípio do poluidor-pagador e, consequentemente, a reparação financeira de danos ambientais se traduzem em um direito a causar danos ambientais. Ao contrário, enfatiza-se que o princípio do poluidor-pagador implica na acumulação de custos pela empresa poluidora, devido aos deveres de reparação e prevenção do dano ambiental.

⁹³ GERENT, Juliana. Internalização das externalidades negativas ambientais: uma breve análise da relação jurídico- econômica. **Revista de Direito Ambiental**, v. 44, out/dez 2006.

A responsabilidade civil objetiva constitui instrumento para implementação do princípio do poluidor-pagador e da responsabilidade ambiental corporativa, ao passo que disciplinam os parâmetros de aplicação da reparação civil do dano ambiental, harmonizando normas entre regimes jurídicos nacionais e internacionais. Nesse sentido, serão abordados como possibilidades o princípio do poluidor-pagador (1.2.1) e a responsabilidade ambiental corporativa, tendo em vista a internalização de externalidades negativas (1.2.2.).

1.2.1 O princípio do poluidor-pagador como caminho para responsabilidade de atores privados pelo dano por óleo no mar

O princípio do poluidor-pagador serve como base conceitual para Convenções Internacionais de responsabilidade civil por danos causados por derramamento de óleo no mar, em especial para CLC/69. Nesse sentido, constitui importante ponto de referência para a interpretação e aplicação da responsabilidade civil por danos ambientais, em congruência com o padrão de responsabilidade objetiva referente a atividades perigosas ou de risco, como é o caso do transporte marítimo de petróleo. O princípio do poluidor-pagador caracteriza elemento jurídico harmonizador para a responsabilidade civil ambiental.

A regulamentação jurídica dos danos causados pelo derramamento de óleo no mar se fundamenta, em primeira linha, por disposições de Convenções Internacionais. A atuação internacional no combate à poluição do meio marinho, especialmente àquela causada por óleo se concentra na figura da Organização Marítima Internacional – OMI, da qual o Brasil é integrante. A OMI produziu os principais instrumentos normativos para responsabilidade civil ambiental de poluidores do meio marinho.

Em resposta a grandes incidentes envolvendo petroleiros, foram redigidas no âmbito da OMI Convenções para a reparação e prevenção dos danos ao meio ambiente, dentre as quais citam-se: a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973; a Convenção de 1969, relativa à intervenção em alto-mar em caso de acidentes marítimos que provoquem ou possam provocar poluição por óleo; a Convenção sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, também de 1969; a Convenção relativa à Constituição de um Fundo Internacional para a Reparação de Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1971; e a Convenção para Prevenção, Resposta e Cooperação em caso de Poluição por Óleo, de 1990⁹⁴.

⁹⁴ HECK, Mariana. A ação normativa da organização marítima internacional e seus instrumentos em face da poluição marítima por óleo causada por navios. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 9, n. 3, 2012, p. 193-218.

A Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo de 1969 (CLC/69) foi um marco de destaque na legislação internacional sobre o tema da poluição marinha causada por hidrocarbonetos e, como tal, foi resultado direto do incidente *Torrey Canon* em 1967⁹⁵. Neste ponto, o objetivo da CLC/69 foi assegurar compensação adequada àqueles afetados pela poluição do meio marinho, determinando que o dever de reparar o dano ambiental caberia ao proprietário do navio, independentemente de culpa, em sintonia com o princípio do poluidor-pagador e com o parâmetro da responsabilidade objetiva.

Desde então, os Estados elaboraram progressivamente, mediante Convenções Internacionais, um sistema que compreende medidas preventivas e repressivas com propósito de modelar normas para responsabilidade civil por danos ao meio marinho. O sistema internacional de responsabilidade e indenização para poluição causada por hidrocarbonetos, apelidado “*Global Oil Pollution Regime*”, rege as normas jurídicas aplicáveis à responsabilidade civil em casos de derrame de óleo no mar. Atualmente, é composto de três instrumentos: a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos causados por Poluição por Óleo de 1992 (CLC/92); o Fundo Internacional para Compensação dos Prejuízos devidos à Poluição por Óleo de 1992 (F.I.P.O.L) e o Fundo Internacional Suplementar de 2003⁹⁶. O fio condutor que permeia todas as Convenções, desde sua concepção, é o princípio do poluidor-pagador, o qual busca garantir que o fardo financeiro do dano ambiental seja suportado por aqueles que lhe deram causa.

A estreita ligação entre o princípio do poluidor-pagador e a responsabilidade civil objetiva também é bem ilustrada pela leitura do Princípio 22 da Declaração de Estocolmo⁹⁷, o qual instiga os Estados a promover normas internacionais com relação à responsabilidade e à compensação da poluição e dos danos ambientais. O Princípio 13 da Declaração do Rio⁹⁸

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ As repercussões do incidente *Erika* resultaram na criação da terceira camada compensatória formada pelo Fundo Complementar de 2003, que possibilitou indenizações de patamar mais elevado, em relação à cobertura fornecida pelo F.I.P.O.L./92

⁹⁷ Princípio 22 - Os Estados devem cooperar para continuar desenvolvendo o direito internacional no que se refere à responsabilidade e à indenização às vítimas da poluição e de outros danos ambientais que as atividades realizadas dentro da jurisdição ou sob o controle de tais Estados causem a zonas fora de sua jurisdição. **DECLARAÇÃO DA CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O AMBIENTE HUMANO.** Estocolmo, 5-16 jun. 1972.

⁹⁸ Princípio 13: Os Estados deverão desenvolver a legislação nacional relativa à responsabilidade e à indenização referente às vítimas da contaminação e outros danos ambientais. Os Estados deverão cooperar de maneira diligente e mais decidida no preparo de novas leis internacionais sobre responsabilidade e indenização pelos efeitos adversos dos danos ambientais causados pelas atividades realizadas dentro de sua jurisdição, ou sob seu controle, em zonas situadas fora de sua jurisdição.

expressa uma obrigação progressiva dos Estados em desenvolver leis nacionais também relativas à responsabilidade e compensação para poluição e outros danos ambientais. No tocante ao meio marinho, o artigo 235, alíneas 1 e 2, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – CNUDM⁹⁹ prevê que os Estados devem zelar pelo cumprimento das suas obrigações internacionais relativas à proteção e preservação do meio marinho, além de assegurar através do seu direito interno meios e recursos que permitam obter indenização pronta e adequada ou outra forma de reparação pelos danos resultantes da poluição do meio marinho por pessoas físicas ou jurídicas, sob sua jurisdição.

Verifica-se que a responsabilidade objetiva é método para implementar o princípio do poluidor-pagador, porquanto garante que o custo do dano ambiental causado por atividades econômicas perigosas ou de risco seja suportado pelo operador daquela atividade¹⁰⁰. Isto pois, a responsabilidade objetiva autoriza a reparação dos danos, independentemente de culpa, mesmo quando todas as precauções forem tomadas para evitar o risco. Nesse caso, o dano é fator que aciona o mecanismo da responsabilidade e, como consequência, gera a obrigação de reparar¹⁰¹.

Na legislação brasileira, a responsabilidade civil objetiva por danos ao meio ambiente está diretamente ligada ao princípio do poluidor-pagador, consagrado pela Constituição Federal¹⁰² e Política Nacional do Meio Ambiente¹⁰³. O STJ já assentou esse entendimento,

DECLARAÇÃO DO RIO SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. Rio de Janeiro, de junho de 1992.

⁹⁹ Artigo 235 - Responsabilidade 1. Os Estados devem zelar pelo cumprimento das suas obrigações internacionais relativas à proteção e preservação do meio marinho. Serão responsáveis de conformidade com o direito internacional. 2. Os Estados devem assegurar através do seu direito interno meios de recurso que permitam obter uma indenização pronta e adequada ou outra reparação pelos danos resultantes da poluição do meio marinho por pessoas físicas ou jurídicas, sob sua jurisdição. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 99.165, 12 de março de 1990.** Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99165.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

¹⁰⁰ LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

¹⁰¹ HECK, Mariana. A ação normativa da organização marítima internacional e seus instrumentos em face da poluição marítima por óleo causada por navios. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 9, n. 3, 2012, p. 193-218.

¹⁰² Art. 225 da CF/88: § 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. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

¹⁰³ Art. 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. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981.** Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

segundo qual o dano ambiental é, por expressa previsão legal, de responsabilidade objetiva, impondo-se ao poluidor o dever de indenizar¹⁰⁴.

O fenômeno das manchas órfãs certamente desafia o modelo de responsabilidade civil ambiental, mas não afasta o princípio do poluidor-pagador. Considerando hipótese em que o poluidor não é conhecido, o risco gerado por um setor econômico identificável permanece (armadores, afretadores, refinarias, importadoras de óleo, etc.). A lógica do princípio do poluidor-pagador, portanto, cria um caminho possível de responsabilização pelo dano ambiental causado através do derramamento de óleo, que reflete na atividade econômica que gera o risco ao meio marinho, ao invés de cada poluidor individualmente.

O princípio do poluidor-pagador é elemento harmonizador para responsabilidade civil ambiental, porquanto determina que os custos financeiros derivados dos danos ambientais devem ser suportados pelo poluidor. A partir desse princípio, o causador de prejuízo ao meio ambiente, incluído o meio marinho, está obrigado a arcar financeiramente com os custos decorrentes do dano, de modo que seja responsabilizado de forma objetiva tanto pela reparação, diretamente, quanto pela prevenção, indiretamente. Os custos da prevenção e da reparação dos danos ambientais também são refletidos pela responsabilidade ambiental corporativa, em razão da internalização de externalidades negativas, como se verá adiante.

1.2.2 A responsabilidade ambiental corporativa em vista da internalização de externalidades negativas

Em princípio, considerando como ponto de partida, a legislação brasileira e o Direito Internacional aplicável aos danos por óleo no mar, o fardo financeiro atrelado ao dano ambiental não deve ser sustentado pela sociedade, mas sim garantido pelos poluidores. Existe um esforço jurídico em modelar normas para que essa garantia seja instaurada, mesmo diante da dificuldade em identificar o responsável pelo dano, no caso de manchas órfãs. De todo modo, é importante uma compreensão da interface da responsabilidade ambiental de entidades privadas e a internalização das externalidades negativas, como esforço do Direito na condução da reparação do dano ambiental, tal como segue.

Como consequência, o custo de medidas de prevenção ao dano, em conjunto com o dever de reparação instituído devido ao potencial risco poluidor da atividade, como é o caso daquele provocado pelo transporte marítimo de petróleo e derivados, são assumidos primordialmente pelas entidades privadas, sem desconsiderar o papel do Estado. Enquanto

¹⁰⁴ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Agravo Regimental no Agravo em Recurso Especial 89444/PR**. Rel. Min. Paulo de Tarso Sanseverino. Terceira Turma, j. 24 ago. 2012.

conceito, a responsabilidade ambiental corporativa reflete, além do padrão normativo da responsabilidade objetiva do poluidor, a lógica de internalização das externalidades negativas, que serve como elemento harmonizador para consideração da responsabilidade civil por dano ambiental, especialmente com relação ao dano por óleo no mar.

Seguindo o Princípio 16 da Declaração do Rio¹⁰⁵, as autoridades nacionais devem promover a internalização dos custos ambientais pelo setor privado, reforçando premissa segundo qual o poluidor deve suportar o custo financeiro da poluição, em consideração ao interesse público, porém sem distorcer o comércio e o investimento internacionais. Para tanto, o custo das medidas de proteção ambiental, levando em conta o dever de prevenção e reparação do dano ao meio ambiente, deve ser refletivo nos bens e serviços que causam poluição.

No que relacionado à função reparatória da responsabilidade civil ambiental, o dever de reparação do dano ao meio ambiente é pressuposto, ligado ao princípio do poluidor-pagador. O responsável pela poluição do meio ambiente deve repará-lo, internalizando todos os custos decorrentes da reparação em sua atividade econômica¹⁰⁶. A função preventiva da responsabilidade civil ambiental também está de acordo com a lógica da internalização das externalidades negativas. Confrontados com a imposição do dever de reparação, presume-se que potencial poluidores agirão preventivamente ao dano, implementando e agindo de acordo com as normas administrativas de comando e controle¹⁰⁷.

A partir de um olhar estratégico, a responsabilidade civil pelo dano ambiental pode induzir os agentes econômicos a sopesar as consequências ambientais externas da sua atividade como um custo interno¹⁰⁸. Tendo em vista as manchas órfãs, a internalização das externalidades negativas pode viabilizar um meio de incentivar a responsabilização desses atores, potenciais causadores de danos ambientais marinhos, de modo que não possam se esquivar da responsabilidade pela ausência de autoria e/ou nexo causal, estabelecendo como tendência um comportamento preventivo ao dano. O efeito dissuasor provocado pela internalização de externalidades, nesse caso, pretende afirmar o princípio da prevenção, em consonância com o

¹⁰⁵ Princípio 16: As autoridades nacionais deveriam procurar fomentar a internalização dos custos ambientais e o uso de instrumentos econômicos, tendo em conta o critério de que o causador da contaminação deveria, por princípio, arcar com os seus respectivos custos de reabilitação, considerando o interesse público, e sem distorcer o comércio e as inversões internacionais. **DECLARAÇÃO DO RIO SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO**. Rio de Janeiro, de junho de 1992.

¹⁰⁶ STEIGLEDER, Annelise Monteiro. **Responsabilidade Civil Ambiental**: as dimensões do dano ambiental no direito civil brasileiro. 2. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2011, p. 309.

¹⁰⁷ LEE, Maria. Tort. Regulation and environmental liability. **Legal Studies**, v. 22, no 1, 2002, p. 42-45.

¹⁰⁸ GAILHOFER, P. Functions and Objectives of Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm. *In: Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm*. Springer Nature, 2022. P. 28-29.

princípio do poluidor-pagador, entendendo que se lhes é permitido repassar os custos dos danos ao meio ambiente para o Estado, existe pouco ou nenhum incentivo para evitar poluição do meio marinho¹⁰⁹.

Com isso, o ponto de partida para vislumbrar a responsabilidade ambiental de entidades privadas é a teoria de internalização das externalidades negativas, caracterizada pelo impacto de uma atividade econômica sobre o meio ambiente. Quando este impacto é negativo, chama-se externalidade negativa. Quando o custo é suportado pela empresa que causa o dano ou transferido para os consumidores finais do produto ou serviço, pode se falar de uma “internalização da externalidade negativa”¹¹⁰.

Sem menosprezar o papel dos Estados, a regulamentação jurídica da responsabilidade de atores privados pelo dano ambiental assume grande importância, no que os oceanos já foram gravemente afetados pelo transporte marítimo de hidrocarbonetos, oferecendo particular risco à proteção do meio marinho. Convenções Internacionais, vale dizer, a CLC/69, a CLC/92, o FIPOL/71, o FIPOL/92 e o Protocolo Suplementar de 2003, enquanto resultados de incidentes de grande magnitude, instituem mecanismo de responsabilidade civil por danos causados por óleo no mar, de forma a alcançar o conjunto dos responsáveis pelo dano. No transporte marítimo de hidrocarbonetos, os atores da indústria suportam grande parte do custo financeiro relativo aos deveres de prevenção e reparação do dano ambiental causado pelo derramamento de óleo no mar.

O sistema internacional de responsabilidade e indenização para poluição causada por hidrocarbonetos estabelece as normas jurídicas de direito privado aplicáveis à responsabilidade civil em casos de derrame de óleo no mar. A estrutura do regime foi inaugurada pela Convenção Internacional de 1969 sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados pela Poluição por Óleo (CLC/69) e pela Convenção Internacional de 1971 sobre o Estabelecimento de um Fundo Internacional para Compensação pela Poluição por Óleo (FIPOL/71). Com o tempo, tornou-se evidente que o valor-limite da indenização precisava ser aumentado e o escopo do regime ampliado. Isso resultou em dois outros instrumentos: a Convenção sobre Responsabilidade Civil de 1992 (CLC/92) e a Convenção sobre o Fundo de 1992 (FIPOL/92). Após repercussões do *Erika* e *Prestige*, um terceiro instrumento, o Protocolo Suplementar foi adotado em 2003.

¹⁰⁹ *Ibid.*

¹¹⁰ GERENT, Juliana. Internalização das externalidades negativas ambientais: uma breve análise da relação jurídico- econômica. **Revista de Direito Ambiental**, v. 44, out/dez 2006.

Todos os Fundos são financiados por entidades que integram a indústria do petróleo e do transporte marítimo¹¹¹.

Através da teoria da internalização das externalidades negativas, a responsabilidade civil de corporações pelo dano ao meio ambiente se concretiza por meio do “*Global Oil Pollution Regime*”, reunindo a responsabilidade objetiva do proprietário do navio; a obrigação de contratar um seguro e camadas de compensação com base em contribuições do Estado¹¹² e da indústria. De acordo com a CLC/69, estabelece-se a responsabilidade objetiva do proprietário do navio, que é considerado responsável por danos causados pela poluição por óleo, independentemente de culpa¹¹³. Além disso, a CLC/69 impõe a obrigação de o proprietário contratar um seguro adequado para cobrir essas responsabilidades, de maneira que haja recursos financeiros disponíveis para a compensação das vítimas e para a reparação ambiental¹¹⁴. O sistema segue a lógica de camadas de compensação, que integram contribuições financeiras dos Estados e da indústria. Em suma, o objetivo destes instrumentos é essencialmente repassar prioritariamente ao nível das corporações o custo financeiro das externalidades negativas provocadas pelo dano ambiental causado pelo derramamento de óleo no mar.

A responsabilidade civil ambiental de corporações que desempenham atividades potencialmente poluidoras do meio marinho é marcada pelos custos financeiros da prevenção e reparação do dano ambiental. O mecanismo de internalização das externalidades negativas

¹¹¹ IOPC FUNDS - International Oil Pollution Compensation Funds. **IOPC FUNDS | Home**. 2024. Disponível em: <https://iopcfunds.org>. Acesso em: 11 jun. 2025.

¹¹² O Estado é responsável pela atividades privadas sujeitas ao seu controle e jurisdição, conforme pontos 1.1.1. e 1.1.2.

¹¹³ Artigo 3, § 1º - Salvo o disposto nos parágrafos 2 e 3 deste Artigo, o proprietário do navio no momento do incidente ou se o incidente consiste em uma sucessão de fatos, no momento do primeiro fato, será responsável por qualquer dano por poluição causado por óleo que tenha sido derramamento ou descarregado de seu navio como resultado do incidente. Artigo 3º, § 2º - O proprietário não será responsável por dano de poluição se provar que o dano: a) resultou de um ato de guerra, de hostilidade, de uma guerra civil, de uma insurreição ou de um fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível, ou b) resultou totalmente de um ato ou omissão praticado por um terceiro com intenção de produzir danos, ou c) resultou integralmente de negligência ou de ato prejudicial de um Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de faróis ou de outros auxílios à navegação, no exercício dessa função. § 3º - Se o proprietário provar que o dano por poluição em sua totalidade ou em parte, seja de um ato ou omissão feito com intenção de causar danos, pela pessoa que sofreu esses danos ou de negligência dessa pessoa, o proprietário pode ser desobrigado em todo ou em parte de sua responsabilidade para com a citada pessoa.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

¹¹⁴ Artigo 7º, § 1º - O proprietário do navio registrado em um Estado Contratante e que transporte mais de 2000 toneladas de óleo a granel como carga deverá fazer um seguro ou outra garantia financeira tal como caução bancária ou certificado emitido por um fundo internacional de indenização, num montante fixado pela aplicação dos limites de responsabilidade previstos no Artigo V, parágrafo 1º, com o fim de cobrir sua responsabilidade por danos por poluição, conforme disposições da presente Convenção.

Ibid.

reforça premissa segundo a qual o poluidor deve suportar o custo financeiro dos danos ao meio ambiente, independentemente de culpa. No que diz respeito ao meio marinho, a responsabilidade civil ambiental de corporações privadas é concretizada pelo sistema internacional de responsabilidade e indenização para poluição causada por hidrocarbonetos, que exerce especial papel harmonizador, em sintonia com a teoria da internalização das externalidades negativas. Será demonstrado a seguir como os papéis exercidos pelos atores privados na governança ambiental em contexto transfronteiriço também representam possibilidades para consideração da responsabilidade civil ambiental provocada pelo dano por óleo no mar.

1.3 A governança ambiental dos mares e oceanos como eixo relevante de esforço para cooperação

A responsabilidade civil de atores privados por dano ao meio ambiente é regida conjuntamente por normas de direito público e de direito privado, parâmetros comuns que também servem à governança ambiental. Atuando como detentores de obrigações ou detentores de direitos, os papéis que atores privados exercem na governança do meio marinho, especialmente no contexto transfronteiriço, podem ser compreendidos como possibilidades para responsabilidade civil por dano por óleo no mar.

Governança caracteriza o sistema de regras, princípios e práticas reunidas a partir da integração entre instituições formais e arranjos informais da sociedade voltados à gestão compartilhada de recursos, contando com a atuação de atores públicos e privados, nacionais e internacionais¹¹⁵. A governança dos oceanos, em particular, demanda a participação de diversos atores, como Estados e empresas, além da sociedade civil, atravessando todos os estratos da organização política (do global ao local)¹¹⁶.

A boa governança se insere dentro dessa lógica sistêmica, dependendo da cooperação para o sucesso de políticas e normas que visam garantir a proteção do meio marinho. Para tanto, é indispensável que exista: uma previsão clara de responsabilidades, nos âmbitos nacional e internacional, através de instrumentos normativos e institucionais capazes de relacionar os

¹¹⁵ OLIVEIRA, Carina Costa de *et al.* A governança fragmentada da conservação e do uso sustentável do oceano e de seus recursos. 2022. In: **Revista Inclusiones. Derecho, Gobernanza e Educación**. ISSN 0719-4706, volumen 9 – número especial – enero/marzo 2022.

¹¹⁶ BARROS-PLATIAU, Ana Flávia *et al.* Correndo para o mar no antropoceno: a complexidade da governança dos oceanos e a estratégia brasileira de gestão dos recursos marinhos. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n. 1, 2015 p. 149-168

deveres de atores públicos e privados no que concerne à gestão dos recursos, além da garantir a participação pública e o acesso à informação da sociedade civil¹¹⁷.

Com ênfase nas normas do direito público, a responsabilidade civil de atores privados pelo dano ambiental é disciplinada através da imposição de padrões normativos para os Estados. A responsabilidade civil de atores privados é estabelecida de forma indireta, por meio da construção de obrigações gerais para corporações privadas em prol da proteção ambiental. Nesse caso, os atores privados atuam como detentores de obrigações, quando possuem a dever legal de prevenir, minimizar, remediar ou reparar danos ao meio ambiente.

A responsabilização de entidades privadas pelos danos ambientais provocados pelas manchas órfãs só se torna possível quando apoiada por pilares estabelecidos através da governança dos mares e oceanos. Primeiramente, o arcabouço jurídico e institucional, estabelecido à nível dos Estados, converte o dever de proteger o oceano em obrigações concretas de reparação e prevenção do dano ao meio marinho¹¹⁸. Em seguida, os mecanismos de cooperação técnica e financeira, à exemplo do Fundo de 1992 (FIPOL/92), viabilizam a execução dessas obrigações, mesmo quando o poluidor não é identificável ou quando a cobertura oferecida pela CLC/92 é insuficiente.

A responsabilidade civil de empresas pelo dano ambiental pode ser reforçada através da atuação do Estado ou igualmente por outros atores privados da sociedade civil. O princípio da participação, sintetizado no direito de participação pública e acesso à informação concedidos a grupos e indivíduos potencialmente afetados por atividades e políticas ambientais, visa considerar os interesses de organizações não governamentais (ONGS) e atores cívicos¹¹⁹. Nessa instância, os atores privados atuam como detentores de direitos, quando reivindicam, protegem

¹¹⁷ OLIVEIRA, Carina Costa de *et al.* A governança fragmentada da conservação e do uso sustentável do oceano e de seus recursos. 2022. In: **Revista Inclusiones. Derecho, Gobernanza e Educación**. ISSN 0719-4706, volumen 9 – número especial – enero/marzo 2022.

¹¹⁸ Como exemplo de esforços nesse sentido, cita-se o Tratado BBNJ, também conhecido como "Tratado do Alto Mar" ou "Acordo sobre Biodiversidade Marinha Além da Jurisdição Nacional", que reforça a necessidade da governança em áreas onde a ocorrência de manchas órfãs é provável. O referido Tratado exige EIAs (Estudo de Impacto Ambiental) em áreas transfronteiriças, impondo aos Estados o dever de cooperar para reparação de danos em águas além da jurisdição nacional. Dessa forma, o Acordo BBNJ combina obrigações processuais (EIAs) com mecanismos de governança ambiental internacional, criando as condições jurídicas para que Estados responsabilizem operadores privados por danos que atinjam o meio marinho além das fronteiras nacionais. Acordo sob a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar relativo à conservação e ao uso sustentável da biodiversidade marinha de áreas além da jurisdição nacional (Tratado BBNJ). Part IV - Environmental Impact Assessments. Nova Iorque, 19 jun. 2023. Disponível em: https://treaties.un.org/doc/Treaties/2023/06/20230620%2004-28%20PM/Ch_XXI_10.pdf. Acesso em: 4 jul. 2025.

¹¹⁹ DUPUY, P.-M.; VIÑUALES, J. E. **International environmental law**. 2. ed. Cambridge, England: Cambridge University Press (Virtual Publishing), 2019.

ou exercem prerrogativas relacionadas à preservação e proteção do meio marinho frente às corporações.

A ordem jurídica ambiental é marcada pela intervenção de atores não-estatais, especialmente no setor petrolífero e de navegação, em contraste à visão de que os Estados exercem sempre posição de maior relevância no direito internacional. Regimes internacionais, como àquele estabelecido pela CLC/69, fornece base normativa para responsabilização de atores privados por danos ambientais causados por certas atividades inerentemente perigosas relacionadas, por exemplo, à poluição do mar por óleo¹²⁰.

Dentro do quadro normativo correspondente aos danos ambientais causados pelo derramamento de óleo no mar, pode-se considerar tanto a atuação dos Estados soberanos e como de atores privados (não-estatais)¹²¹. As obrigações em prol da proteção do meio marinho assumidas pelos Estados foram tratadas, em grande parte, nos pontos 1.1.1. e 1.1.2. deste trabalho. Neste capítulo, serão abordados os papéis dos atores privados na governança ambiental, como detentores de obrigações (1.3.1.) e como detentores de direitos (1.3.2.), que representam possibilidades para consideração da responsabilidade civil ambiental provocada pelo dano por óleo no mar.

1.3.1 Atores privados como detentores de obrigações

Atores privados atuam como detentores de obrigações, quando possuem o dever legal de prevenir, minimizar, remediar ou reparar danos ao meio ambiente. O regime internacional de responsabilidade civil de poluidores do meio marinho, que inclui, mas não se limita à CLC/69, compila os deveres de prevenção e reparação do dano causado pelo derramamento de óleo no mar, formando arcabouço de normas que servem como possibilidades para consideração da responsabilidade civil ambiental.

A responsabilidade civil de atores privados pelo dano ambiental é disciplinada através de padrões normativos assumidos pelos Estados. Ou seja, a responsabilidade civil de atores privados é construída de forma indireta, por meio de obrigações gerais repassadas para corporações privadas que exercem atividades sob jurisdição do Estado.

¹²⁰ HUNTER, David. Moving beyond State-Centrism in International Environmental Law. **Environmental Policy and Law** 52, 2022, 201–212.

¹²¹ Por via dessa afirmação, não se desconsidera o papel de instituições multilaterais no direito público e privado internacional. No entanto, a atuação de instituições multilaterais não integra o foco deste trabalho.

A construção do regime de responsabilidade civil por dano ambiental segue a lógica *top-down*, estabelecida, em primeira mão, no nível internacional e, em seguida, internalizada¹²². A extensão de responsabilidade aos atores privados pelo dano ambiental, no Brasil, surge a partir da interpretação constitucional do art. 225 da CF/88¹²³, por meio do qual o meio ambiente ecologicamente equilibrado é consagrado como um direito fundamental de caráter difuso, impondo deveres não só para o Estado, mas também aos particulares sob sua jurisdição¹²⁴.

Logo, a responsabilidade civil ambiental de poluidores se deriva de obrigações positivas assumidas pelo Estado, no sentido de proteger o meio marinho. Nessa capacidade, regimes de responsabilidade ambiental auxiliam o alcance dos objetivos traçados por Convenções e Tratados Internacionais para prevenir e/ou reparar danos ambientais transfronteiriços, tendo em vista bens compartilhados, como mares e oceanos. Saber quando e de que forma os danos ambientais ao meio marinho serão compensados, bem como quais atores são responsáveis pelo dever de prevenção e reparação do dano por óleo no mar se relaciona diretamente ao papel de detentores de obrigações, exercido pelos atores privados na governança ambiental¹²⁵.

Na sua visão mais tradicional, o direito internacional público considera os Estados como os sujeitos jurídicos originários, apenas afetando empresas e indivíduos indiretamente. Essa concepção mais restrita acerca dos sujeitos do direito internacional, no entanto, evoluiu bastante ao longo dos séculos. Embora os Estados ainda sejam considerados sujeitos jurídicos "naturais" do direito internacional, outros atores internacionais e, em particular, atores privados são agora reconhecidos como sujeitos derivados, limitados, passivos do direito internacional, sob certas condições¹²⁶.

A Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Derramamento de Óleo de 1969 estabelece parâmetros para a responsabilidade e reparação dos danos ambientais causados

¹²² GAILHOFER, P. Functions and Objectives of Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm. In: **Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm**. Springer Nature, 2022. P. 9-39.

¹²³ Art. 225 da CF/88: 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. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

¹²⁴ GIACOMITTI, Renata Brockelt; ISAGUIRRE-TORRES, Katya R. Instrumentos Públicos e Privados para a reparação do dano ambiental causado por derramamento de óleo no mar sem origem definida: as manchas órfãs. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n. 1, 2015 p. 200-215. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/3353>. Acesso em: 11 de jun. 2025.

¹²⁵ GAILHOFER, P. Functions and Objectives of Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm. In: **Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm**. Springer Nature, 2022. P. 9-39.

¹²⁶ GAILHOFER, P. Functions and Objectives of Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm. In: **Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm**. Springer Nature, 2022. P. 9-39.

pelo derramamento de óleo, quando resultam do transporte marítimo realizado por petroleiros. A referida Convenção assegura compensação adequada àqueles afetados pela poluição do meio marinho, determinando que o dever de reparar o dano ambiental cabe ao proprietário do navio, independentemente de culpa. A CLC-69 é instrumento ratificado e internalizado ao ordenamento jurídico brasileiro¹²⁷.

A Convenção de Basiléia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito proíbe a movimentação não autorizada de resíduos perigosos realizada por “qualquer pessoa”, demonstrando a capacidade dos Estados para impor responsabilidades às empresas. A Convenção integra a ordem jurídica brasileira por meio do Decreto nº 875/1993¹²⁸.

A Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78) estabelece regras gerais quanto à prevenção da poluição por óleo e outras substâncias nocivas, com intuito de incentivar o controle da poluição marinha provocada por navios, especialmente por petroleiros. O Anexo I da Convenção se dedica integralmente ao estabelecimento de parâmetros internacionais para a prevenção da poluição do mar por hidrocarbonetos. A MARPOL 73/78 está inserida no ordenamento jurídico brasileiro nos termos do Decreto nº 2.508/1998¹²⁹.

A Convenção Internacional sobre Mobilização de Recursos, Resposta e Cooperação contra Poluição por Óleo (OPRC-90), por sua vez, reconhece como ameaça para o meio ambiente marinho os incidentes de poluição por óleo que podem envolver navios, plataformas oceânicas, portos marítimos e instalações de operação com petróleo¹³⁰. A referida Convenção foi integrada ao sistema jurídico pátrio por intermédio do Decreto de nº 2.870/1998, que viabilizou a implementação de Sistema Nacional para prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição

¹²⁷ BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

¹²⁸ BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 875, de 19 de julho de 1993**. Promulga o texto da Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d0875.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

¹²⁹ BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 2.508, 4 de março de 1998**. Promulga a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2508.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%202.508%2C%20DE%204,Opcionais%20III%2C%20IV%20e%20V. Acesso em: 11 jun. 2025.

¹³⁰ BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 2.870, 10 de dezembro de 1998**. Promulga a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2870.htm#:~:text=DECRETO%20No%202.870%2C%20DE,qu e%20lhe%20confere%20o%20art. Acesso em: 11 jun. 2025.

nacional, implementado pela Lei de nº 9.966/2000¹³¹. Com isso, as entidades privadas também assumem responsabilidade, no que diz respeito aos danos causados pela poluição por óleo no ambiente marinho.

Sem minimizar o papel dos Estados na prevenção e reparação dos danos ambientais, a regulamentação jurídica da responsabilidade de atores privados pelo dano ambiental assume especial importância, no que os oceanos já foram gravemente afetados pelo transporte marítimo de hidrocarbonetos, o que representa particular risco à proteção do meio marinho. Sujeitos de direito privado se sujeitam à responsabilidade pelo dano ambiental, atuando como detentores de obrigações, em virtude de normas internacionais absorvidas no direito nacional, assumindo deveres pela utilização dos recursos compartilhados, como mares e oceanos e pelo desempenho de atividades econômicas de risco, como o transporte marítimo de petróleo.

A aplicação indireta da norma internacional aos atores privados e a necessidade da atuação dos Estados não se confundem, portanto, com a ausência de um padrão vinculativo à responsabilidade civil ambiental. Vale a pena mencionar que existem outros esforços na doutrina no sentido de estender a responsabilidade civil pelo dano ambiental às empresas privadas também em respeito aos direitos humanos. Os danos ambientais levam à violação de direitos humanos, como os direitos à vida, à saúde ou à propriedade. Nessa linha, autores argumentam que a relação entre o meio ambiente saudável e os direitos humanos¹³² potencialmente pode construir um caminho para à imposição de obrigações internacionais diretamente aos atores não-estatais¹³³.

Regimes internacionais de responsabilidade, como àquele estabelecido pela CLC/69, fornece base normativa para responsabilização de atores privados por danos ambientais causado pelo derramamento de óleo no mar. Essa mesma base normativa também integra o conjunto de diretrizes da governança ambiental e estipula deveres gerais de prevenção e reparação do dano ambiental para atores privados, enquanto detentores de obrigações, servindo como parâmetro

¹³¹ BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 9.966, 20 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: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19966.htm#:~:text=L9966&text=LEI%20No%209.966%2C%20DE%2028%20DE%20ABRIL%20DE%202000.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20preven%C3%A7%C3%A3o%2C%20o,nacional%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs. Acesso em: 11 jun. 2025.

¹³² Princípio 1: O homem tem o direito fundamental à liberdade, à igualdade e ao desfrute de condições de vida adequadas em um meio ambiente de qualidade tal que lhe permita levar uma vida digna e gozar de bem-estar, tendo a solene obrigação de proteger e melhorar o meio ambiente para as gerações presentes e futuras. **DECLARAÇÃO DA CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O AMBIENTE HUMANO**. Estocolmo, 5-16 jun. 1972.

¹³³ GAILHOFER, P., SCHERF, Cara-Sophie. Liability of Private Actors in International Law. In: **Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm**. Springer Nature, 2022. p. 85-125.

harmonizador para responsabilidade civil ambiental. Da mesma forma, a responsabilidade de atores privados pelo dano ao meio ambiente é guiada pela sua atuação enquanto detentores de direitos, como será demonstrado a seguir.

1.3.2 Atores privados como detentores de direitos

Os atores privados atuam como detentores de direitos quando reivindicam, protegem ou exercem prerrogativas relacionadas à preservação e proteção do meio marinho frente às corporações. O direito de participação pública e acesso à informação representam caminhos, que reforçam parâmetros e normas para a responsabilidade civil de empresas pelo dano ambiental, em sintonia com a atuação da sociedade civil na governança ambiental.

O direito à participação pública e o acesso à informação foram estabelecidos pelo Princípio 10 da Declaração do Rio¹³⁴, segundo qual os problemas ambientais são melhor contemplados com a participação de todos os interessados. No nível nacional, cada cidadão deve ter acesso às informações sobre o meio ambiente obtidas pelas autoridades públicas, inclusive acerca de materiais mantidos e atividades perigosas realizadas em suas comunidades, além da oportunidade de participar dos processos de tomada de decisão em matéria de políticas públicas. Nessa linha, os Estados devem incentivar a participação pública, facilitando o acesso às informações pertinentes, incluindo processos judiciais e administrativos, referentes à reparação de danos ambientais.

A Declaração do Rio reconheceu direitos aos atores privados no tocante ao acesso à informação, à participação pública na tomada de decisões e o acesso à justiça em razão dos danos ao meio ambiente. Isso sugere que a atuação de atores privados, enquanto detentores de direitos, é importante não apenas como um instrumento distributivo, ponderando os interesses em jogo, mas também como um instrumento de prevenção ao dano, através do controle democrático da tomada de decisões, em prol da proteção do meio ambiente¹³⁵.

¹³⁴ Princípio 10: O melhor modo de tratar as questões ambientais é com a participação de todos os cidadãos interessados, em vários níveis. No plano nacional, toda pessoa deverá ter acesso adequado à informação sobre o ambiente de que dispõem as autoridades públicas, incluída a informação sobre os materiais e as atividades que oferecem perigo a suas comunidades, assim como a oportunidade de participar dos processos de adoção de decisões. Os Estados deverão facilitar e fomentar a sensibilização e a participação do público, colocando a informação à disposição de todos. Deverá ser proporcionado acesso efetivo aos procedimentos judiciais e administrativos, entre os quais o ressarcimento de danos e recursos pertinentes. **DECLARAÇÃO DO RIO SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO**. Rio de Janeiro, de junho de 1992.

¹³⁵ LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

Outro exemplo dessa corrente é a Convenção de Aarhus¹³⁶, tratado internacional que fortalece a participação pública na tomada de decisões em relação ao meio ambiente, o acesso à informação e a justiça ambiental. A referida Convenção reflete o princípio da democracia ambiental ao assegurar que indivíduos devem estar envolvidos de forma efetiva nas questões que afetam o ambiente, garantindo transparência e responsabilidade nas políticas ambientais. Dessa forma, a Convenção de Aarhus é exemplo de instrumento normativo que sustenta uma governança mais participativa e democrática na gestão ambiental.

Para uma boa governança, é indispensável que exista uma previsão clara de responsabilidades, nos âmbitos nacional e internacional, através de instrumentos normativos e institucionais capazes de relacionar os deveres de atores públicos e privados no que concerne à gestão dos recursos compartilhados, como mares e oceanos, além da garantir a participação pública e o acesso à informação da sociedade civil¹³⁷. A responsabilidade civil ambiental vista através da atuação dos atores privados enquanto detentores de direitos constitui um exercício de pressão para implementação de normas e padrões em favor da proteção do meio ambiente marinho.

Na legislação brasileira, a Política Nacional do Meio Ambiente estabelece, como princípio, a participação da comunidade, no sentido de capacitá-la ativamente para defesa do meio ambiente¹³⁸. Cabe mencionar também a Lei nº 10.650/2003, que obriga órgãos e entidades da Administração Pública, direta, indireta e fundacional, a permitir o acesso público aos documentos, expedientes e processos administrativos que tratem de matéria ambiental, além de fornecer todas as informações ambientais que estejam sob sua guarda¹³⁹. Ao exercer seu papel como detentores de direitos¹⁴⁰, organizações não governamentais (ONGS), comunidades e

¹³⁶ Convenção sobre Acesso à Informação, Participação do Público no Processo de Tomada de Decisão e Acesso à Justiça em Matéria de Ambiente.

¹³⁷ OLIVEIRA, Carina Costa de *et al.* A governança fragmentada da conservação e do uso sustentável do oceano e de seus recursos. 2022. In: **Revista Inclusiones. Derecho, Gobernanza e Educación**. ISSN 0719-4706, volumen 9 – número especial – enero/marzo 2022.

¹³⁸ 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 socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana, atendidos os seguintes princípios: 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. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/16938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

¹³⁹ BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 10.650, de 16 de abril de 2003**. Dispõe sobre o acesso público aos dados e informações existentes nos órgãos e entidades integrantes do Sisnama. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/110.650.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

¹⁴⁰ “As organizações não governamentais e os grupos da sociedade civil tiveram um papel importante no caso do derramamento de óleo no litoral brasileiro, atuando diretamente na limpeza das praias, ou na elaboração de webinários, de manifestos e de estudos de caso, inclusive com a realização de mapeamento participativo como ferramenta para análise do derramamento de petróleo e de estudos acerca dos impactos sobre os ecossistemas

associações contribuem para a harmonização de normas ambientais ao integrar a regulamentação de padrões de responsabilidade quanto à reparação e prevenção dos danos ambientais, influenciando legislações nacionais e internacionais.

A atuação dos atores privados enquanto detentores de direitos enfatiza a importância da inserção da sociedade civil para o sucesso da governança ambiental. Nesse papel, o direito à participação pública e o acesso à informação funcionam como possibilidades para consideração da responsabilidade civil ambiental de poluidores, inclusive do meio marinho.

1.4. Reflexões acerca das possibilidades para responsabilidade civil ambiental frente ao fenômeno das manchas órfãs

Neste capítulo, foram apontados preceitos estabelecidos pelo direito internacional público que possibilitam um caminho viável para responsabilidade civil ambiental de entidades privadas pelo dano por óleo no mar, ainda que a origem do derramamento seja desconhecida. Especialmente, se destacam as normas internacionais consuetudinárias, os parâmetros jurídicos criados a partir da responsabilidade objetiva e a governança ambiental dos mares e oceanos, todos esforços no sentido de garantir proteção do meio marinho.

Essa proteção é fortificada por meio das normas internacionais consuetudinárias, como o princípio da soberania, o princípio de não causar dano e o princípio da cooperação internacional, especialmente no tocante à prevenção do dano ambiental. A norma internacional consuetudinária refere-se a uma regra de direito internacional que emerge a partir de práticas gerais e repetidas dos Estados, além do reconhecimento da convicção acerca da sua obrigatoriedade jurídica, tornando-se obrigatória¹⁴¹. O princípio da soberania em conjunto com os princípios de não causar dano e da cooperação desempenham um papel de destaque, visto

marinhos.” OLIVEIRA, Carina Costa de; FERNANDES, Isabella Maria Martins; TONETTO, Fernanda Figueira; ARAUJO, Fernanda Castelo Branco. Pluralismo desordenado: mapeamento de aspectos jurídicos preventivos relacionados ao enfrentamento do derramamento de óleo no litoral brasileiro. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 20, n. 3, p. 34-52, 2023.

¹⁴¹ Artigo 38. 1. A Corte, cuja função é decidir de acordo com o direito internacional as controvérsias que lhe forem submetidas, aplicará: a) as convenções internacionais, quer gerais, quer especiais, que estabeleçam regras expressamente reconhecidas pelos Estados litigantes; b) o costume internacional, como prova de uma prática geral aceita como sendo o direito; c) os princípios gerais de direito reconhecidos pelas Nações civilizadas; d) sob ressalva da disposição do art. 59, as decisões judiciais e a doutrina dos publicistas mais qualificados das diferentes Nações, como meio auxiliar para a determinação das regras de direito. BRASIL. Presidência da República Decreto nº 19.841, de 22 de outubro de 1945. Promulga a Carta das Nações Unidas, da qual faz parte integrante o anexo Estatuto da Corte Internacional de Justiça, assinada em São Francisco, a 26 de junho de 1945, por ocasião da Conferência de Organização Internacional das Nações Unidas. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19841.htm. Acesso em: 4 jul. 2025.

que compõe a base sobre a qual se constrói a responsabilidade civil ambiental por danos transfronteiriços, hipótese em que se inserem as manchas órfãs¹⁴².

A responsabilidade civil ambiental de atores privados por danos ambientais é diretamente mediada pela norma nacional que, indiretamente, reflete princípios e conceitos afirmados em compromissos internacionais. No que tange às manchas órfãs, o dever de prevenção de danos ao meio marinho, instituído por normas internacionais relativas aos compromissos assumidos pelos Estados, estabelece uma possibilidade ou caminho no sentido de responsabilização de atores privados pelo dano ambiental causado pelo derramamento de óleo no mar, ainda que o autor não seja identificável desde o primeiro momento¹⁴³. Isto pois, a prevenção se aplica ao transporte marítimo de petróleo e derivados¹⁴⁴, atividade cujo dano pode atingir múltiplos territórios nacionais e compartilhados. Assentado o dever de prevenir danos ambientais, que expande os territórios dos Estados e áreas além da jurisdição nacional, estabelece-se um limiar para responsabilidade de atores privados que exercem atividades de risco ao meio ambiente marinho, uma vez quebrado o compromisso assumido na norma internacional.

Juntos, o princípio da soberania e o princípio de não causar dano (*do no harm principle*) vinculam o direito de um Estado de explorar seus próprios recursos à responsabilidade de não provocar danos ambientais a outros Estados ou às áreas além da jurisdição nacional. Essa limitação da soberania de um Estado sobre seus recursos naturais, a partir do dever de não causar danos ao meio ambiente de outros Estados e às áreas além da jurisdição nacional dita um padrão significativo para responsabilidade civil por danos ambientais, que repercute no âmbito do direito interno dos Estados e das entidades privadas sob sua jurisdição.

¹⁴² Em 2002, o petroleiro, chamado *Prestige*, sofreu uma rachadura no casco, resultando no derrame de grande parte das 77 mil toneladas de combustível que transportava a bordo. O acidente atingiu o litoral da Espanha, França e Portugal, por isso denominado exemplo de dano transfronteiriço.

¹⁴³ No direito internacional, as possibilidades de responsabilização por dano ambiental no caso das manchas órfãs são afirmadas, principalmente, a partir do princípio do poluidor-pagador e do dever em assegurar compensação por danos marinhos, conforme a CNUDM, autorizando a responsabilidade do Estado e de atores privados no caso de derramamento de óleo sem origem definida.

Artigo 235 - Responsabilidade 1. Os Estados devem zelar pelo cumprimento das suas obrigações internacionais relativas à proteção e preservação do meio marinho. Serão responsáveis de conformidade com o direito internacional. 2. Os Estados devem assegurar através do seu direito interno meios de recurso que permitam obter uma indenização pronta e adequada ou outra reparação pelos danos resultantes da poluição do meio marinho por pessoas físicas ou jurídicas, sob sua jurisdição. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 99.165, 12 de março de 1990**. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99165.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

¹⁴⁴ Neste sentido, a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78), por exemplo, estabelece regras gerais para os Estados quanto à prevenção da poluição por óleo e outras substâncias nocivas, com intuito de incentivar o controle da poluição marinha provocada por navios, especialmente por petroleiros.

O princípio da cooperação internacional, por sua vez, impõe diversas obrigações procedimentais aos Estados, disciplinando parâmetros gerais para prevenção e reparação dos danos ambientais, tendo em vista a atuação de Estados e empresas privadas, em prol da proteção e gestão compartilhada do meio marinho. Nesse sentido, o dever de cooperar determina repercussões às atividades prejudiciais ou contrárias aos direitos de outros Estados e de suas populações, à exemplo do dano ambiental provocado pelo derramamento de óleo no mar. O dano por óleo no mar, enquanto dano transfronteiriço que potencialmente pode ultrapassar os limites territoriais entre os Estados, depende necessariamente de medidas de cooperação entre países, tanto para prevenção dos danos como para o emprego de medidas reparadoras e mitigadoras após o dano, em face dos efeitos nocivos provocados pela poluição marinha¹⁴⁵. Naqueles casos em que o autor não pode ser identificado, a cooperação se mostra especialmente indispensável, uma vez que viabiliza um caminho jurídico para prevenção e reparação do dano ao meio marinho.

A partir destes princípios, entende-se, como pressuposto, que os Estados assumem, em certa medida, o dever tanto de prevenir como também de reparar o dano ambiental, mesmo quando a autoria do derramamento é desconhecida, já que detém controle das atividades de risco exercidas por particulares sob sua jurisdição¹⁴⁶. Ainda que o limiar seja apenas mediato, quer dizer, que o princípio da soberania em conjunto com os princípios de não causar dano e da cooperação sejam refletidos indiretamente pelas normas nacionais em favor da proteção do meio marinho, esses princípios regulam as relações entre Estados e, dessa forma, contribuem para o estabelecimento de padrões substantivos no tocante à responsabilidade civil por danos ambientais, harmonizando normas internacionais e nacionais, inclusive na instância das manchas órfãs.

Mesmo que indiretamente, o dever de prevenção imposto ao Estado pode levar à expansão da responsabilidade pela preservação do meio ambiente marinho¹⁴⁷. Essa é o ideal

¹⁴⁵ A Convenção Internacional sobre Mobilização de Recursos, Resposta e Cooperação contra Poluição por Óleo (OPRC-90), por exemplo, enfatiza a necessidade de se fortalecer cooperação internacional, a fim de aperfeiçoar a capacidade nacional, regional e global de preparo e resposta à poluição por óleo no mar.

¹⁴⁶ Artigo 235 - Responsabilidade 1. Os Estados devem zelar pelo cumprimento das suas obrigações internacionais relativas à proteção e preservação do meio marinho. Serão responsáveis de conformidade com o direito internacional. 2. Os Estados devem assegurar através do seu direito interno meios de recurso que permitam obter uma indenização pronta e adequada ou outra reparação pelos danos resultantes da poluição do meio marinho por pessoas físicas ou jurídicas, sob sua jurisdição. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 99.165, 12 de março de 1990**. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99165.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

¹⁴⁷ SILVA, Ana Carolina Corberi Famá Ayoub e. Dano por derramamento de óleo no mar: responsabilidade e reparação. 2019. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/106/106132/tde-12052020-112129/>. Acesso em: 03 jul. 2025.

que embasou a criação do sistema internacional de responsabilidade e indenização para poluição causada por hidrocarbonetos, apelidado “*Global Oil Pollution Regime*”. Atualmente, é composto de três instrumentos: a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos causados por Poluição por Óleo de 1992 (CLC/92); o Fundo Internacional para Compensação dos Prejuízos devidos à Poluição por Óleo de 1992 (F.I.P.O.L) e o Fundo Internacional Suplementar de 2003¹⁴⁸.

Segundo esse raciocínio, sujeitos de direito privado podem ser responsáveis pelas manchas órfãs, em virtude de parâmetros substantivos do direito internacional público, pois assumem deveres, coletivamente, pela utilização dos recursos naturais e pelo desempenho de atividades econômicas de risco. Afinal, instituições econômicas privadas, como as empresas do setor petrolífero, também assumem o fardo de zelar pela conservação dos recursos naturais, vivos e não vivos, do meio marinho, assim como devem os Estados. Ainda que no bojo de relações comerciais privadas, empresas podem ser responsabilizadas pelos prejuízos ambientais causados por suas atividades, em virtude de obrigações extracontratuais estabelecidas pelo direito público, conforme indicam o princípio da soberania em conjunto com o princípio de não causar dano e o princípio da cooperação internacional.

A construção da responsabilidade civil ambiental pelo dano causado pelas manchas órfãs também é viável em virtude da responsabilidade objetiva, que repercute na responsabilização de corporações e entidades privadas pelo dano ao meio marinho. No tocante às manchas órfãs, a responsabilização de empresas por danos causados em vazamentos de óleo cujo autor é desconhecido ou incerto se torna possível através da aplicação do princípio do poluidor-pagador e da internalização das externalidades negativas.

A responsabilidade objetiva implica que o fardo do dano ambiental causado por atividades econômicas perigosas ou de risco seja suportado pelo operador daquela atividade, independentemente de culpa¹⁴⁹. Na mesma sintonia, o princípio do poluidor-pagador demanda que custos da prevenção e reparação dos danos ambientais sejam arcados pelo poluidor¹⁵⁰. Ou seja, o custo financeiro criado pela poluição ambiental não deve ser sustentado pela sociedade, mas sim pelos próprios poluidores.

¹⁴⁸ Maiores considerações e críticas acerca do “*Global Oil Pollution Regime*” serão trabalhadas também no ponto 2.2.1. e 2.4. desta dissertação, no que inseridas dentro do tema central da pesquisa.

¹⁴⁹ LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

¹⁵⁰ SOBENES, Edgardo; DEVANEY, John. The principles of international environmental law through the lens of International Courts and Tribunals. In: SOBENES; Edgardo; MEAD, Sarah; SAMSON, Benjamin (editors). **The environment through the lens of International Courts and Tribunals**. T.C.M Asser Press, The Hague, The Netherlands, 2022, p.543-580.

O fenômeno das manchas órfãs certamente desafia os limites do modelo de responsabilidade civil ambiental, mas não afasta a aplicação do princípio do poluidor-pagador, pelo contrário. Considerando hipótese em que o poluidor não é conhecido, o risco gerado por um setor econômico específico permanece (armadores, afretadores, refinarias, importadoras de óleo, etc.). A lógica do princípio do poluidor-pagador, portanto, cria uma caminho possível de responsabilização pelo dano ambiental causado através do derramamento de óleo, que reflete na atividade econômica que gera o risco ao meio marinho, ao invés de cada poluidor individualmente. A partir desse princípio, o causador do prejuízo ambiental, inclusive ao meio marinho, está obrigado a arcar financeiramente com os custos decorrentes do dano, de modo que seja responsabilizado de forma objetiva tanto pela reparação, diretamente, quanto pela prevenção, indiretamente.

Os custos da prevenção e da reparação dos danos ambientais também são englobados pela responsabilidade ambiental corporativa, em razão da internalização de externalidades negativas¹⁵¹. As externalidades negativas correspondem aos impactos ambientais adversos causados por uma atividade econômica, cujos custos são impostos a terceiros ou à coletividade, ao invés do agente causador¹⁵². De maneira simplificada, quando o impacto negativo provocado ao meio ambiente através da atividade econômica não é compensado ou reparado, chama-se externalidade negativa. Quando o custo é absorvido pela empresa que causa o dano, pode se falar de uma “internalização da externalidade negativa”.

Esse mecanismo reforça premissa segundo a qual o poluidor deve suportar o custo financeiro dos danos ao meio ambiente, independentemente de culpa. Sendo assim, o custo de medidas de prevenção ao dano, em conjunto com o dever de reparação instituído devido ao potencial risco poluidor da atividade, como é o caso daquele provocado pelo transporte marítimo de petróleo e derivados, passariam a ser assumidos pelas entidades privadas.

Tendo em mente as manchas órfãs, a internalização das externalidades negativas viabiliza um meio de incentivar a responsabilização de entidades privadas poluidoras, causadoras de danos ambientais marinhos, de modo que não possam se esquivar da responsabilidade pela ausência de autoria e/ou nexos causal, adotado como regra o comportamento preventivo ao dano. O responsável pela poluição do meio ambiente deve repará-lo, internalizando todos os custos decorrentes da reparação em sua atividade

¹⁵¹ COUTINHO, Larissa Maria Medeiros. Funções da responsabilidade civil ambiental: uma análise através da jurisprudência nacional de danos marinhos pela navegação. 2017. 137 f. Dissertação (Mestrado em Direito)—Universidade de Brasília, Brasília, 2017.

¹⁵² GERENT, Juliana. Internalização das externalidades negativas ambientais: uma breve análise da relação jurídico- econômica. **Revista de Direito Ambiental**, v. 44, out/dez 2006.

econômica¹⁵³. Nesse sentido, o efeito dissuasor provocado pela internalização de externalidades pretende afirmar o princípio da prevenção, em consonância com o princípio do poluidor-pagador, no sentido de desincentivar a poluição do meio marinho¹⁵⁴. Uma vez confrontados com a imposição do dever de reparação, presume-se que potenciais poluidores agirão preventivamente de forma a evitar o dano¹⁵⁵.

Os parâmetros normativos descritos acima asseguram que a ausência de identificação direta do poluidor não necessariamente resulta na impunidade do dano ambiental ou no prejuízo irreparável imposto ao meio ambiente ou à coletividade, possibilitando caminho jurídico para responsabilização de corporações pelo dano ocasionado pelo derramamento de óleo no mar, considerada a hipótese das manchas órfãs.

Por último, a responsabilização de entidades privadas pelos danos ambientais provocados pelas manchas órfãs só se torna possível quando apoiada por pilares estabelecidos através da governança dos mares e oceanos. O arcabouço jurídico e institucional, estabelecido à nível dos Estados, converte o dever de proteger o meio marinho em obrigações de reparação e prevenção do dano. Além disso, mecanismos de cooperação técnica e financeira, à exemplo do Fundo de 1992 (FIPO/92), viabilizam a execução dessas obrigações, mesmo quando o poluidor não é identificável ou quando a cobertura oferecida pela CLC/92 é insuficiente.

A boa governança se insere dentro dessa lógica sistêmica, dependendo da cooperação para o sucesso de políticas e normas que visam garantir a proteção do meio marinho. Para tanto, é indispensável que exista: uma previsão clara de responsabilidades, nos âmbitos nacional e internacional, através de instrumentos normativos e institucionais capazes de relacionar os deveres de atores públicos e privados no que concerne à gestão dos recursos. A governança dos oceanos, em particular, demanda a participação de diversos atores, como Estados e empresas, além da sociedade civil¹⁵⁶.

A responsabilidade civil ambiental é derivada de obrigações assumidas pelos Estados, no sentido de proteger o meio marinho. Nessa capacidade, regimes de responsabilidade ambiental auxiliam o alcance dos objetivos traçados por Convenções e Tratados Internacionais para prevenir e/ou reparar danos ambientais transfronteiriços, tendo em vista bens

¹⁵³ STEIGLEDER, Annelise Monteiro. **Responsabilidade Civil Ambiental**: as dimensões do dano ambiental no direito civil brasileiro. 2. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2011, p. 309.

¹⁵⁴ GAILHOFER, P. Functions and Objectives of Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm. In: Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm. Springer Nature, 2022. P. 28-29.

¹⁵⁵ LEE, Maria. Tort. Regulation and environmental liability. **Legal Studies**, v. 22, no 1, 2002, p. 42-45.

¹⁵⁶ BARROS-PLATIAU, Ana Flávia *et al.* Correndo para o mar no antropoceno: a complexidade da governança dos oceanos e a estratégia brasileira de gestão dos recursos marinhos. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n. 1, 2015 p. 149-168

compartilhados, como mares e oceanos¹⁵⁷. Regimes internacionais de responsabilidade, como àquele estabelecido pela CLC/69, fornece base normativa para responsabilização de atores privados por danos ambientais causados pelo derramamento de óleo no mar. Essa mesma base normativa também integra o conjunto de diretrizes da governança ambiental e estipula deveres gerais de prevenção e reparação do dano ambiental para atores privados, servindo como parâmetro harmonizador para responsabilidade civil ambiental.

Sem minimizar o papel dos Estados na prevenção e reparação dos danos ambientais, a regulamentação jurídica da responsabilidade de atores privados pelo dano ambiental assume especial importância no quesito das manchas órfãs, que representam particular risco à proteção do meio marinho. Sujeitos de direito privado se sujeitam à responsabilidade pelo dano ambiental, em virtude de normas internacionais absorvidas no direito nacional, assumindo deveres pela utilização dos recursos compartilhados, como mares e oceanos e pelo desempenho de atividades econômicas de risco, como o transporte marítimo de petróleo.

Mesmo quando o navio responsável pelo derramamento não pode ser identificado, o direito internacional público oferece bases normativas para se alcançar a responsabilidade civil ambiental pelas manchas órfãs. O dever costumeiro de não causar dano, em conjunto com os princípios da soberania e da cooperação, impõem aos Estados obrigações para prevenir e reparar a poluição transfronteiriça, ainda que a autoria imediata permaneça desconhecida. O princípio poluidor-pagador, em sintonia com a lógica da internacionalização das externalidades negativas, legitima que o custo desse dano seja socializado *ex ante* e objetivamente entre os atores econômicos que se beneficiam da indústria do petróleo, por meio de contribuições setoriais, seguros obrigatórios ou fundos suplementares. A governança ambiental, por sua vez, se baseia num complexo de normas e arranjos institucionais, que distribui obrigações e direitos entre atores privados nos âmbitos internacional e nacional. Para os mares e oceanos, é exemplo o “*Global Oil Pollution Regime*”, em especial os Fundos IOPC que garantem meios de resposta e reparação para os danos ocasionados pelo derramamento de óleo.

¹⁵⁷ No direito internacional, as possibilidades de responsabilização por dano ambiental no caso das manchas órfãs são afirmadas, principalmente, a partir do princípio do poluidor-pagador e do dever em assegurar compensação por danos marinhos, conforme a CNUDM, autorizando a responsabilidade do Estado e de atores privados no caso de derramamento de óleo sem origem definida.

Artigo 235 - Responsabilidade 1. Os Estados devem zelar pelo cumprimento das suas obrigações internacionais relativas à proteção e preservação do meio marinho. Serão responsáveis de conformidade com o direito internacional. 2. Os Estados devem assegurar através do seu direito interno meios de recurso que permitam obter uma indenização pronta e adequada ou outra reparação pelos danos resultantes da poluição do meio marinho por pessoas físicas ou jurídicas, sob sua jurisdição. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 99.165, 12 de março de 1990**. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99165.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

De forma geral, a responsabilidade civil de atores privados pelo dano ambiental é disciplinada através de padrões normativos assumidos pelos Estados. Ou seja, a responsabilidade civil de atores privados é construída de forma indireta, por meio de obrigações gerais repassadas para corporações privadas que exercem atividades sob jurisdição nacional. No entanto, a aplicação mediata da norma internacional aos atores privados e a necessidade da atuação dos Estados não se confundem, portanto, com a ausência de um padrão vinculativo à responsabilidade civil ambiental, mesmo quando houver incerteza quanto à autoria do dano, como ocorre nas manchas órfãs. Ainda que na ausência de previsão explícita na norma internacional, é possível traçar possibilidades ou caminhos, estabelecidos pelo direito internacional público, que guiam a responsabilidade civil ambiental provocada pelo dano por óleo no mar quando a fonte não pode ser identificada.

CAPÍTULO 2: LIMITES MATERIAIS E PROCEDIMENTAIS DA RESPONSABILIDADE CIVIL AMBIENTAL PROVOCADA PELO DANO POR ÓLEO NO MAR

A complexidade do meio ambiente marinho impõe diversas barreiras à aplicação da teoria de responsabilidade civil ambiental, no que diz respeito aos danos ambientais gerados pelo derramamento de óleo no mar. Essa complexidade pode ser ilustrada pelo fenômeno das manchas órfãs, que também retrata algumas das fragilidades, materiais e processuais, existentes neste dilema jurídico¹⁵⁸. Serão expostos, neste capítulo, alguns dos limites impeditivos às normas internacionais e nacionais sobre reparação civil de danos ambientais por vazamento de óleo.

Em primeiro lugar, o dano ambiental é elemento indispensável para caracterização da responsabilidade civil ambiental. A imprecisão acerca do conceito de dano ambiental¹⁵⁹ representa uma das maiores dificuldades em estabelecer um limiar comum para a sua caracterização jurídica, a partir do qual se possa invocar com a devida compatibilidade a responsabilidade civil ambiental ocasionada pelo derramamento de óleo no mar.

De acordo com a CLC/69, o dano ambiental está relacionado à poluição¹⁶⁰, entendida como o comprometimento causado pela contaminação resultante do vazamento ou descarga de óleo de um navio no mar. A reparação devida em razão desse dano é limitada ao custo das medidas razoáveis tomadas pelas pessoas para prevenir e minimizar os efeitos dessa poluição¹⁶¹. O dano ao meio ambiente é tratado indiretamente pela referida Convenção,

¹⁵⁸ Conforme será explorado adiante neste capítulo, o fenômeno das manchas órfãs enfatiza a dimensão do dano ambiental, tendo em vista o tripé autor - nexo causal - dano, que guia a responsabilidade civil ambiental. Nesse âmbito, as manchas órfãs servem como interface para analisar as barreiras materiais e procedimentais impeditivas à responsabilidade civil ambiental, especialmente no que diz respeito: (2.1.) à conceituação multifacetada do dano ambiental; (2.2.) às divergências entre a CLC/69 e o ordenamento jurídico brasileiro e (2.3.) às limitações processuais a partir da constatação do dano.

¹⁵⁹ O conceito de dano ambiental será abordado no ponto 2.1. desta dissertação.

¹⁶⁰ O dano ambiental, enquanto relacionado à poluição, será tratado no ponto 2.1.1 desta dissertação.

¹⁶¹ Artigo 1º, parágrafos 6 c/c 7. “Dano por poluição” significa perda ou dano, causados fora no navio, transportador de óleo, por contaminação resultante de um derrame ou descarga de óleo do navio onde quer que possa ocorrer esse derrame ou descarga, e inclui o custo das despesas com medidas preventivas e outras perdas ou danos causados por essas medidas preventivas. “Medidas preventivas” significa quaisquer medidas razoáveis, tomadas por qualquer pessoa após ter ocorrido um incidente, visando prevenir ou minimizar o dano causado pela poluição. Artigo 2. A presente Convenção será aplicada exclusivamente aos danos por poluição causados no território, incluindo o mar territorial de um Estado Contratante e às medidas preventivas tomadas para evitar ou minimizar tais danos. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

enquanto perda econômica ou patrimonial quantificável, através do dano reflexo¹⁶² experimentados por pessoas ou pela sua propriedade¹⁶³. Esse conceito não engloba, ou propositalmente exclui, a reclamação do dano ambiental *lato sensu*, enquanto macrobem, quando concerne aos interesses da coletividade, causados ao meio ambiente marinho pelo derramamento de óleo no mar.

Por consequência, nos acidentes de grande proporção envolvendo navios petroleiros, a reparação civil pelo dano ambiental, afeto ao meio ambiente como bem jurídico comum, pode ser demandada, porém, essas reclamações somente podem ocorrer perante tribunais nacionais, fora do quadro do regime internacional da CLC/69. A demanda pela reparação do dano ambiental como macrobem fica sujeita à análise particular das cortes nacionais, que podem aplicar e interpretar as disposições internacionais de forma bastante heterogênea, de acordo com seu entendimento acerca do conceito de dano ambiental.

No sistema jurídico brasileiro¹⁶⁴, além da proteção ao aproveitamento do meio ambiente pelo homem, sob a perspectiva econômica ou patrimonial, está garantida também a tutela da natureza de forma específica e autônoma, a fim de preservar o equilíbrio ecológico, independentemente dos benefícios diretos e indiretos aos seres humanos. Com efeito, admite-se a proteção do meio ambiente pelo seu valor intrínseco e não apenas pela utilidade que se possa obter para o homem¹⁶⁵.

O legislador brasileiro, apesar de não conceituar o dano ambiental propriamente dito¹⁶⁶, determinou que o poluidor é obrigado a reparar os danos causados ao meio ambiente e a

¹⁶² É entendido como o *dano por intermédio do meio ambiente* ou *dano ricochete* causado aos interesses legítimos de determinada pessoa, configurando um dano particular que ataca um direito subjetivo e autoriza o lesado a buscar uma reparação pelo prejuízo patrimonial ou extrapatrimonial provocado pelo dano ambiental. LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

¹⁶³ GAILHOFER, P. *et al.* **Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm**. Springer International Publishing, 2023. Disponível em: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-031-13264-3>. Acesso em: 11 jun. 2025.

¹⁶⁴ As perspectivas do ordenamento jurídico brasileiro serão trabalhadas no ponto 2.1.2. desta dissertação.

¹⁶⁵ LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

¹⁶⁶ Ainda que o objetivo deste trabalho não seja adentrar nos pormenores acerca da conceituação do dano ambiental e sim dimensionar principais diferenças entre o conceito do dano causado pelo óleo no mar no que diz respeito às normas nacional e internacional, importante esclarecer que no ordenamento jurídico brasileiro, o conceito de dano ambiental é baseado, em primeira mão, pelo artigo 3, incisos II e III da PNMA, o que não se aplica ao campo internacional. “Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por: II - degradação da qualidade ambiental, a alteração adversa das características do meio ambiente; III - poluição, a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente: a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população; b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas; c) afetem desfavoravelmente a biota; d) afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente; e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos.”

terceiros, impactados por sua atividade¹⁶⁷. A partir dessa dupla obrigação, a lei assegurou a proteção do meio ambiente como bem jurídico comum e coletivo (macrobem), mas também enquanto microbem, em função de interesses particulares, patrimoniais e extrapatrimoniais. Por meio dessa previsão, o meio ambiente é protegido com vistas ao aproveitamento do homem, mas também com objetivo de preservar o meio ecológico em si mesmo¹⁶⁸.

Meio ambiente esse que é insuscetível de apropriação exclusiva por indivíduos, pois trata-se de um bem comum, incorpóreo, imaterial e indivisível. Tendo como pano de fundo o cenário de manchas órfãs, a responsabilização de agentes privados por danos ambientais intenta proteger prioritariamente esse mesmo bem jurídico autônomo, unitário e reparável, mesmo não preenchendo todos os requisitos tradicionais da responsabilidade civil – autoria determinada e nexo de causalidade.

Em segundo lugar, são vislumbradas como barreiras às normas de responsabilidade civil ambiental provocada por derramamento de óleo no mar: as disposições divergentes da CLC/69 frente às diretrizes do direito brasileiro¹⁶⁹. Notadamente, a canalização e a limitação da responsabilidade para o proprietário do navio caracterizam um desvio do princípio da reparação integral¹⁷⁰, fundamento que rege a compensação dos danos ambientais. Além disso, aparenta ser incompatível adotar a teoria do risco integral para danos ambientais na jurisprudência

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

No âmbito das normas infralegais, existem Resoluções do CONAMA que abordam padrões de qualidade da água e limites de rejeitos, bem como Atos Normativos do IBAMA, que também podem servir como parâmetros para o conceito do dano ambiental causado pelo derramamento de óleo no mar. Por exemplo: BRASIL. CONAMA. **Resolução nº 357, de 17 de março de 2005**. Dispõe sobre a classificação dos corpos de água e diretrizes ambientais para o seu enquadramento, bem como estabelece as condições e padrões de lançamento de efluentes, e dá outras providências. BRASIL. CONAMA. **Resolução nº 430, de 13 de maio de 2011**. Dispõe sobre as condições e padrões de lançamento de efluentes. BRASIL. CONAMA. **Resolução nº 273, de 29 de novembro de 2000**. Estabelece diretrizes para o licenciamento ambiental de postos de combustíveis e serviços e dispõe sobre a prevenção e controle da poluição.

Art. 3º Para os fins desta norma, entende-se por: V - dano ambiental: é toda lesão causada ao meio ambiente, decorrente da degradação de atributos ambientais por meio de omissões, ações e atividades não autorizadas ou em desacordo com as autorizações vigentes, que atente contra o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado. BRASIL. IBAMA. **Instrução Normativa 20, de 27 de setembro de 2024**. Estabelece procedimentos para a cobrança da reparação por danos ambientais pela via administrativa em decorrência de fatos apurados na aplicação de sanções administrativas pelo Ibama.

¹⁶⁷ 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. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

¹⁶⁸ Esse ponto será abordado no 2.1.2. desta dissertação.

¹⁶⁹ As disposições divergentes da CLC/69 frente ao direito brasileiro serão abordadas no ponto 2.2. desta dissertação.

¹⁷⁰ O princípio da reparação integral será trabalhado no ponto 2.2.1. desta dissertação.

nacional e, ao mesmo tempo, admitir excludentes de responsabilidade dentro do quadro normativo da CLC¹⁷¹.

A CLC opera por meio de camadas compensatórias. Como primeira camada compensatória, a Convenção determina a canalização da responsabilidade civil ambiental para o proprietário do navio¹⁷². Nesta perspectiva, impede que os afetados façam reclamações no âmbito da Convenção contra outros atores da indústria, como o proprietário da mercadoria, os tripulantes ou a sociedade classificadora.

Qualquer demanda que exceda o limite de reparação previsto no regime da CLC ou aponte a responsabilidade de outros atores é relegada aos tribunais nacionais. O litígio deve ser conduzido na justiça interna de cada país membro, segundo outros critérios que não necessariamente da responsabilidade objetiva. Isto pois, para além do teto financeiro (*financial cap*) previsto pela Convenção, o parâmetro da responsabilidade objetiva não é exigido, como regra¹⁷³.

Nesse sentido, no âmbito da CLC, a responsabilidade do proprietário é objetiva, enquanto canalizada na figura do proprietário do navio, mas não é ilimitada. A Convenção prevê uma obrigação de se reparar, sem a demonstração de culpa, até um limite pré-determinado, independentemente da extensão real do dano¹⁷⁴, o que se torna especialmente problemático quando se discute incidentes de maior magnitude, como os derrames envolvendo petroleiros.

A canalização e limitação da responsabilidade civil ambiental na figura do proprietário do navio está em confronto direto com o princípio da reparação integral¹⁷⁵, adotado no direito interno, segundo o qual o responsável deve reparar ou indenizar integralmente os prejuízos causados pela poluição. A reparação integral abrange todos os efeitos negativos gerados pelo desequilíbrio do meio ecológico (danos materiais e danos morais à coletividade).

¹⁷¹ Os excludentes de responsabilidade serão trabalhados no ponto 2.2.2. desta dissertação.

¹⁷² Artigo 3, § 1. Salvo o disposto nos parágrafos 2 e 3 deste artigo o proprietário do navio no momento do incidente ou se o incidente consiste numa sucessão de fatos, no momento do primeiro fato, será responsável por qualquer dano por poluição causado por óleo que tenha sido derramado ou descarregado de seu navio como resultado do incidente. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

¹⁷³ SOTO-OÑATE, D.; CABALLERO, G. Oil spills, governance and institutional performance: The 1992 regime of liability and compensation for oil pollution damage. **Journal of Cleaner Production**, v. 166, p. 299–311, nov. 2017.

¹⁷⁴ HECK, Mariana. A ação normativa da organização marítima internacional e seus instrumentos em face da poluição marítima por óleo causada por navios. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 9, n. 3, 2012, p. 193-218.

¹⁷⁵ O princípio da reparação integral é abordado no ponto 2.2.1. desta dissertação.

A jurisprudência nacional¹⁷⁶ também adota a teoria do risco integral, que não admite quaisquer excludentes de responsabilidade, ao contrário do regime da CLC/69¹⁷⁷. Segundo a teoria do risco integral, aqueles que exploram atividades potencialmente perigosas ou poluentes devem assumir a responsabilidade pelos danos ambientais, independentemente de culpa, reforçando a ideia de que o risco da atividade deve ser gerido de modo a proteger o meio ambiente ecologicamente equilibrado e o bem-estar da sociedade. Esse entendimento se aplica amplamente aos atores econômicos, sendo que qualquer entidade que vier a cometer dano ao meio ambiente responderá de forma objetiva, independentemente de ser empresa estatal ou privada.

Juntos, o princípio da reparação integral e a teoria do risco integral promovem uma relação mais responsável entre a sociedade e o meio ambiente, em prol da proteção ambiental do meio marinho, reforçando que a preservação de recursos naturais e a manutenção de um ecossistema equilibrado são essenciais para o meio ambiente enquanto bem jurídico difuso e coletivo (macrobem).

Na perspectiva da norma internacional – CLC/69, a reparação a título de impacto no meio ambiente está restrita ao valor razoável gasto nas medidas para protegê-lo ou minimizar os efeitos da poluição por óleo. Comprovar o custo e a razoabilidade das medidas configura uma tarefa árdua, ainda mais ao considerar que os danos ambientais, mesmo restritos ao direito ambiental de interesse individual, dificilmente serão reparados completamente após um derramamento, em virtude do obstáculo de se avaliar uma perda ecológica em termos monetários.

Nesse contexto, a determinação dos danos ambientais se torna um obstáculo, visto que os impactos ao meio ambiente não são sempre quantificáveis financeiramente ou previsíveis ao longo do tempo. Sem mencionar que os danos ao meio marinho enquanto macrobem também incluem danos à biodiversidade, ao ecossistema e ao bem-estar das populações.

De forma geral, existem limitações processuais para responsabilização civil de poluidores pelo dano ambiental gerado pelo derramamento de óleo no mar¹⁷⁸, especialmente quando a fonte poluidora não pode ser identificada, as chamadas manchas órfãs. Notadamente,

¹⁷⁶ Tese firmada: “A responsabilidade por dano ambiental é objetiva, informada pela teoria do risco integral, sendo o nexo de causalidade o fator aglutinante que permite que o risco se integre na unidade do ato, sendo descabida a invocação, pela empresa responsável pelo dano ambiental, de excludentes de responsabilidade civil para afastar a sua obrigação de indenizar.” BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial 1354536/SE**. Rel. Min. Luis Felipe Salomão. Segunda Seção, j. 5 maio 2014.

¹⁷⁷ Os excludentes de responsabilidades na CLC/69 são tratados no ponto 2.2.2. desta dissertação.

¹⁷⁸ Os limites processuais serão tratados no ponto 2.3. desta dissertação.

a valoração material do dano ambiental, a partir de parâmetros científicos e jurídicos¹⁷⁹ e a prescrição do dever de reparação do dano ambiental¹⁸⁰.

A valoração material dos danos ambientais é limitada a partir dos critérios empregados pela ciência e pelo direito. Do ponto de vista científico, a complexidade do meio marinho dificulta a mensuração econômica dos efeitos do dano ambiental, especialmente no que diz respeito ao alcance, à quantificação e à determinação dos efeitos do dano. Do ponto de vista jurídico, a aplicação de critérios como a proporcionalidade e a razoabilidade funcionam como balizas para quaisquer métodos de compensação financeira do dano ambiental, restringindo sua quantificação a parâmetros subjetivos ao invés de objetivos. Na prática, o juízo não fica vinculado a tal estimativa, que é adequada às circunstâncias caso a caso.

A oposição entre os regimes jurídicos com relação ao reconhecimento da imprescritibilidade do dever de reparação do dano também impõe uma barreira para responsabilização dos poluidores¹⁸¹, em detrimento da proteção do meio marinho. A jurisprudência brasileira é firme, no sentido de que a reparação de danos ambientais está protegida pela imprescritibilidade. Por outro lado, a CLC/69 prevê que os direitos à indenização prescrevem três anos após a data em que ocorrer o dano por poluição, como regra. Essa disparidade é um reflexo direto das visões do meio ambiente enquanto macrobem ou microbem, adotadas pelas normas nacional e internacional, respectivamente.

Assim, primeiramente, destaca-se como limite, o conceito multifacetado de dano ambiental (2.1). Em seguida, serão apresentadas as principais incompatibilidades entre a CLC-69 e as normas nacionais (2.2). Por último, serão expostas algumas das limitações processuais enfrentadas a partir da constatação do dano (2.3.). Por fim, serão levantadas algumas reflexões que poderiam de algum modo aprimorar o modelo da responsabilidade civil ambiental, tendo em mente as manchas órfãs (2.4.).

2.1 A conceituação multifacetada do dano ambiental

O fenômeno das manchas órfãs se distancia do parâmetro tradicional da responsabilidade civil, fundado no tripé autor – nexo causal – dano, devido a ausência de dois dos seus três elementos: autoria e, por consequência, liame causal direto entre a conduta do autor e o resultado danoso. Devido a essa peculiaridade, a análise acerca da harmonização jurídica no tratamento da reparação civil relativa ao derramamento de óleo no mar se atém aos

¹⁷⁹ A valoração material do dano material será tratada no ponto 2.3.1. desta dissertação.

¹⁸⁰ A prescrição do dever de reparação do dano ambiental será tratada no ponto 2.3.2. desta dissertação.

¹⁸¹ A responsabilização dos poluidores será tratada no ponto 2.3.2. desta dissertação.

aspectos relacionados ao elemento presente: o dano ambiental. Todavia, predomina uma imprecisão acerca do conceito de dano ambiental, adotado tanto por normas internacionais, quanto pela legislação nacional.

Na norma internacional, o dano ambiental ocasionado pelo derramamento de óleo no mar se confunde enquanto conceito jurídico com o dano por poluição marinha. Segundo o artigo 1º, parágrafo 6 da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC/69), dano por poluição caracteriza qualquer perda ou dano causado por contaminação resultante de um derrame ou descarga de óleo do navio, incluindo o custo das despesas com medidas preventivas. Medidas preventivas, por sua vez, são aquelas medidas razoáveis tomadas por qualquer pessoa, após um incidente, visando prevenir ou mitigar o dano por poluição¹⁸².

Como consequência, delimita-se o instituto da responsabilidade civil ambiental aos efeitos reflexos que a lesão ao meio ambiente ocasiona aos indivíduos e ao seu patrimônio. Nesse viés, o dano ao meio ambiente é compreendido apenas através do efeito indireto que incide no âmbito do interesse particular, relativo às propriedades e aos bens das pessoas. Essa visão consagra o meio ambiente enquanto microbem, alinhado à concepção mais tradicional da responsabilidade civil, ao passo que protege de lesões os direitos de cunho individual.

Por outro lado, o meio ambiente pode também ser vislumbrado como macrobem, bem de uso comum do povo. Nessa qualidade, ninguém, nem entidade pública nem particular, poderá dispor da qualidade do meio ambiente ecologicamente equilibrado, conforme previsão constitucional. O meio ambiente, enquanto macrobem, é um bem jurídico de interesse público, afeto à coletividade, protegido a título autônomo e específico¹⁸³.

O direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado é, simultaneamente, um direito individual e coletivo. Não é possível, em nome desse direito, apropriar-se do meio ambiente, instituindo qualquer prerrogativa exclusivamente individual. A realização da parcela individual desse direito fundamental está diretamente ligada à realidade

¹⁸² Artigo 1º, parágrafos 6 c/c 7. “Dano por poluição” significa perda ou dano, causados fora no navio, transportador de óleo, por contaminação resultante de um derrame ou descarga de óleo do navio onde quer que possa ocorrer esse derrame ou descarga, e inclui o custo das despesas com medidas preventivas e outras perdas ou danos causados por essas medidas preventivas. “Medidas preventivas” significa quaisquer medidas razoáveis, tomadas por qualquer pessoa após ter ocorrido um incidente, visando prevenir ou minimizar o dano causado pela poluição.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

¹⁸³ LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

coletiva como um todo. Assim, partindo da concepção do meio ambiente enquanto macrobem, a responsabilidade civil ambiental busca, prioritariamente, a recuperação do dano ambiental, retornando o meio ambiente ao estado de equilíbrio ecológico e não a reparação financeira do seu proprietário, seja ele público ou privado¹⁸⁴.

Ainda que a legislação nacional não categorize propriamente o dano ambiental, também o relacionando com termos como poluição¹⁸⁵, degradação ambiental¹⁸⁶ ou incidente por poluição¹⁸⁷, esse conceito jurídico está concretizado na nossa vasta jurisprudência, enquanto dano ambiental *lato sensu*, afeto aos aspectos ecológico, coletivo e difuso (macrobem).

A delimitação do conceito de dano ambiental é um pressuposto necessário ao entendimento da responsabilidade civil ambiental ocasionada por derramamento de óleo no mar. Em especial, os danos causados pelas manchas órfãs enfatizam a necessidade de adequação desse conceito à complexidade do problema jurídico, devido a ausência de autoria e nexos causal. Para tanto, é preciso saber diferenciar as várias dimensões do dano ambiental, em especial: (2.1.1.) quando o dano ambiental é tratado como equivalente à poluição, afeto aos interesses individuais (*microbem*), conforme disposto pela norma internacional e (2.1.2) quando o dano ambiental é considerado *lato sensu*, afeto à coletividade (*macrobem*), de acordo com a norma nacional.

2.1.1 O dano ambiental como poluição

¹⁸⁴ *Ibid.*

¹⁸⁵ Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por: III - poluição, a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente: a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população; b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas; c) afetem desfavoravelmente a biota; d) afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente; e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/16938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

¹⁸⁶ Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por: II - degradação da qualidade ambiental, a alteração adversa das características do meio ambiente. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/16938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

¹⁸⁷ IV - incidente de poluição por óleo - ocorrência que resulte ou possa resultar em descarga de óleo, inclusive aquelas de responsabilidade indeterminada, em águas sob jurisdição nacional e que represente ou possa representar ameaça à saúde humana, ao meio ambiente, ou a interesses correlatos de um ou mais Estados, e que exija ação de emergência ou outra resposta imediata. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 10.950, de 27 de janeiro de 2022**. Dispõe sobre o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Decreto/D10950.htm#art28. Acesso em: 10 jun. 2025.

A compreensão do conceito de dano ambiental perpassa pelo entendimento de poluição. Dentro de um mesmo espectro, uma visão mais ampla ou mais restrita do dano ambiental na norma, quando correlacionado à ideia de poluição do meio marinho, dita também a amplitude ou restrição da proteção do meio ambiente, no tocante à aplicação da responsabilidade civil ambiental. Na norma internacional mais específica, CLC/69, o dano ambiental provocado pelo derramamento de óleo no mar instiga a responsabilidade civil ambiental de agentes privados para proteger o meio ambiente marinho prioritariamente enquanto microbem, afeto ao direito ambiental de interesse individual.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) adota uma visão bastante ampla. Conecta o dano ao meio ambiente à poluição marinha, que representa a introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia que provoquem ou possam vir provocar efeitos nocivos no meio marinho, incluindo danos aos recursos vivos e à vida marinha, alteração da qualidade da água, riscos à saúde do homem e entrave às atividades marítimas, como a pesca e as outras utilizações legítimas do mar¹⁸⁸.

Por uma lente mais específica, a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78) estabelece regras gerais para a prevenção da poluição por óleo e outras substâncias nocivas, com intuito de incentivar o controle da poluição marinha provocada por navios, especialmente por petroleiros. O Anexo I da Convenção se dedica integralmente à regulamentação para a prevenção da poluição do mar por hidrocarbonetos¹⁸⁹.

A Convenção Internacional sobre Mobilização de Recursos, Resposta e Cooperação contra Poluição por Óleo (OPRC-90), por sua vez, reconhece como ameaça para o meio ambiente marinho os incidentes de poluição por óleo¹⁹⁰ que envolvem navios, plataformas oceânicas, portos marítimos e instalações de operação com petróleo. Enfatiza, neste ponto, a

¹⁸⁸ Artigo 1.4. "poluição do meio marinho" significa a introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização, e deterioração dos locais de recreio. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 99.165, 12 de março de 1990**. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99165.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

¹⁸⁹ BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 2.508, 4 de março de 1998**. Promulga o Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2508.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%202.508%2C%20DE%204,Opcionais%20III%2C%20IV%20e%20V. Acesso em: 11 jun. 2025.

¹⁹⁰ BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 2.870, 10 de dezembro de 1998**. Promulga a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2870.htm#:~:text=DECRETO%20No%202.870%2C%20DE,qu e%20lhe%20confere%20o%20art. Acesso em: 11 jun. 2025.

importância do combate à poluição do meio marinho por óleo e o papel fundamental que as indústrias petrolíferas e de transporte marítimo desempenham nesse contexto. Aponta também a necessidade de promover assistência mútua e a cooperação internacional, a fim de aperfeiçoar a capacidade nacional, regional e global de preparo e resposta à poluição por óleo no mar¹⁹¹.

Já de acordo com a CLC/69, dano por poluição é conceituado como o comprometimento causado pela contaminação resultante do vazamento ou descarga de óleo de um navio no ambiente. No que diz respeito à responsabilidade civil ambiental provocada pelo dano ambiental, a reparação está limitada ao custo das medidas razoáveis tomadas por qualquer pessoa para prevenir ou mitigar os efeitos da poluição¹⁹².

Essa concepção de dano ambiental delimita o alcance da proteção do meio ambiente marinho enquanto microbem ambiental. A Convenção não pretende buscar responsabilização do agente poluidor a fim de custear a recuperação ou restauração do meio ambiente afetado, enquanto macrobem. Ao contrário, a previsão normativa favorece a proteção do interesse individual, no que tange às propriedades e bens das pessoas, encarregadas de tomar as medidas razoáveis para evitar e atenuar os efeitos da poluição no mar.

O dano ambiental, conforme a CLC/69, se concretiza no âmbito do interesse particular por intermédio de uma lesão ao meio ambiente, o que se intitula dano ambiental de interesse individual. Também chamado de dano ambiental reflexo ou dano ricochete¹⁹³, atinge os interesses de determinada pessoa através do dano ao meio ambiente, alcançando a esfera subjetiva do indivíduo e o autorizando a buscar uma reparação pelo prejuízo patrimonial provocado pelo dano ambiental.

Ainda que conectado indiretamente ao meio ambiente, o dano ambiental reflexo é, na raiz, um dano individual, pois tem como objetivo primordial a tutela de interesses próprios do lesado, reforçando valores relativos a visão do meio marinho como microbem. O bem ambiental

¹⁹¹ *Ibid.*

¹⁹² Artigo 1º, parágrafos 6 c/c 7. “Dano por poluição” significa perda ou dano, causados fora no navio, transportador de óleo, por contaminação resultante de um derrame ou descarga de óleo do navio onde quer que possa ocorrer esse derrame ou descarga, e inclui o custo das despesas com medidas preventivas e outras perdas ou danos causados por essas medidas preventivas. “Medidas preventivas” significa quaisquer medidas razoáveis, tomadas por qualquer pessoa após ter ocorrido um incidente, visando prevenir ou minimizar o dano causado pela poluição.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

¹⁹³ É entendido como o *dano por intermédio do meio ambiente* causado aos interesses legítimos de determinada pessoa, configurando um dano particular que ataca um direito subjetivo e autoriza o lesado a buscar uma reparação pelo prejuízo patrimonial ou extrapatrimonial provocado pelo dano ambiental. LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

de interesse coletivo é tutelado apenas indiretamente, sem qualquer disposição normativa explícita da responsabilização pelo dano ao meio ambiente protegido. Nessa concepção de dano ambiental, o meio ambiente marinho, enquanto macrobem, está limitadamente protegido.

Quando ocorre a contaminação do mar pela poluição por óleo, a responsabilidade a título de impacto no meio ambiente está restrita ao valor empregado pelas pessoas em medidas tomadas para evitar ou atenuar danos. Medidas que são delimitadas, de acordo com a norma, ao escopo de medidas razoáveis empregadas, após um incidente, a fim de prevenir ou mitigar o dano por poluição. Comprovar o custo e a razoabilidade das medidas se torna uma tarefa bastante árdua, ainda mais ao levar-se em conta que os danos ambientais, mesmo que específicos ao direito ambiental de interesse individual, dificilmente serão reparados completamente após um grande vazamento de óleo no oceano, naturalmente pelo obstáculo de se avaliar uma perda ambiental em termos monetários.

Em acidentes envolvendo derramamento de óleo por petroleiros, a reparação financeira pelo dano material ao meio ambiente, enquanto macrobem, também é frequentemente demandada pelos afetados. Porém, essas demandas têm chance de sucesso somente perante tribunais nacionais, fora do quadro do regime internacional da CLC/69, em razão dessa definição legal restritiva acerca do dano ambiental.

Nos casos *Erika* e *Prestige*, por exemplo, grande parte das alegações de danos ambientais foram sistematicamente rejeitadas pelo Fundo Internacional de Compensação pela Poluição por Óleo (Fundos IOPC)¹⁹⁴, já que os peticionários não conseguiram cumprir este requisito da Convenção e demonstrar o custo e a razoabilidade das medidas tomadas para prevenção e restituição dos efeitos nocivos da poluição por óleo¹⁹⁵. No caso *Erika*, mais de 7.000 pedidos de indenização foram submetidos ao Fundo, sob o regime da CLC/92, somando um total de € 388,9 milhões de euros. Pagamentos de compensação foram feitos num total de € 129,7 milhões de euros, dos quais a Steamship Mutual, seguradora do proprietário do navio,

¹⁹⁴ O F.I.P.O.L./71 foi criado como suplemento à CLC/69 com a finalidade de constituir um fundo destinado à reparação das vítimas que não obtiveram a totalidade de suas compensações abarcadas pela CLC/69, nos casos em que: (1) o proprietário do navio é exonerado de sua responsabilidade nos termos da Convenção; (2) o proprietário não possui recursos suficientes para garantir o pagamento em cumprimento à CLC/69 e o seu seguro se mostra insuficiente; (3) o dano extrapola o teto compensatório previsto na CLC/69. Em 1992 e 2003, foram editados protocolos suplementares à CLC/69 e ao F.I.P.O.L./71: a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos causados por Poluição por Óleo de 1992 (CLC/92); o Fundo Internacional para Compensação dos Prejuízos devidos à Poluição por Óleo de 1992 (F.I.P.O.L.) e o Fundo Internacional Suplementar de 2003.

¹⁹⁵ SOTO-OÑATE, D.; CABALLERO, G. Oil spills, governance and institutional performance: The 1992 regime of liability and compensation for oil pollution damage. **Journal of Cleaner Production**, v. 166, p. 299–311, nov. 2017.

pagou € 12,8 milhões de euros e o Fundo de 1992 pagou € 116,9 milhões de euros, o que representa cerca de 33% do valor inicialmente pleiteado¹⁹⁶.

Reclamantes do *Erika* somente foram compensados por danos ecológicos após longos anos de processos judiciais, pois demonstraram na *Court de Cassation* francesa a culpa dos atores envolvidos no incidente¹⁹⁷. O Tribunal de Cassação confirmou a decisão do Tribunal de Apelação (“*Court of Appeal*”) que tinha concedido aos reclamantes, em segunda instância, o direito à indenização por dano ecológico, quer dizer, compensação por danos aos recursos ambientais que constituem interesse de toda coletividade. Segundo o entendimento do Tribunal francês, basta que a poluição afete o território nacional para que autoridades locais pudessem reivindicar os danos diretos ou indiretos causados no meio marinho pelo derramamento de óleo perante a lei francesa. O Tribunal concedeu cerca de € 4.3 milhões de euros como compensação por dano ecológico às autoridades locais e associações ambientais¹⁹⁸.

Ainda no que concerne à responsabilidade civil ambiental, o Tribunal de Apelação francês condenou atores privados a pagar € 165.4 milhões de euros em danos materiais (limpeza, medidas de restauração e perdas econômicas), fora do escopo delimitado pela Convenção. No julgamento em segunda instância, confirmado pelo Tribunal de Cassação, a *Court of Appeal* também acatou pedidos de compensação no montante total de € 34.1 milhões de euros, relativos a danos morais resultantes da poluição, incluindo perda de prazer, danos à reputação, à imagem e danos morais decorrentes de danos ao patrimônio natural¹⁹⁹.

No caso *Prestige*, somente o escritório espanhol do Fundo recebeu 845 reclamações, incluindo pedidos de compensação do próprio governo da Espanha. A indenização requisitada pelo governo espanhol no valor de € 984,8 milhões de euros foi coberta provisoriamente pelo Fundo somente em 30% (€ 300,5 milhões de euros), grande parte em razão do critério legal de

¹⁹⁶ IOPC FUNDS - International Oil Pollution Compensation Funds. **ERIKA Incident**. Information as presented at the April 2024 session of the 1992 Fund Executive Committee.

¹⁹⁷ Além das reclamações constituídas perante o FIPOL, foi dado início a um procedimento criminal com repercussões civis na França, que tinha por finalidade a responsabilização do proprietário do navio, dos agentes de navegação, da sociedade de classificação e do proprietário da carga pelos danos provocados pelo derramamento de óleo. No ano de 2012, a Court of Cassation decidiu, em última instância, que os acusados não poderiam usufruir da limitação de responsabilidade disposta na CLC/92, uma vez que o dano resultou de atos ou omissões, cometidos com a intenção de causar tal dano ou de forma imprudente/negligente e com conhecimento de que tal dano provavelmente aconteceria.

¹⁹⁸ IOPC FUNDS - International Oil Pollution Compensation Funds. **ERIKA Incident**. Information as presented at the April 2024 session of the 1992 Fund Executive Committee.

¹⁹⁹ IOPC FUNDS - International Oil Pollution Compensation Funds. **ERIKA Incident**. Information as presented at the April 2024 session of the 1992 Fund Executive Committee.

custo e razoabilidade das medidas de limpeza e recuperação do dano ambiental por poluição, conforme estabelecido pela Convenção²⁰⁰.

Em 2018, 16 anos após o afundamento do petroleiro *Prestige*, a Suprema Corte espanhola²⁰¹ julgou que o capitão, o armador e o London P&I Club (seguradora do proprietário do navio) seriam civilmente responsáveis por danos ecológicos e danos morais causados pelo vazamento no montante € 554,10 milhões de euros. No julgamento, o Tribunal espanhol reconheceu também a possibilidade de dano moral, que inclui não apenas o sentimento de medo, raiva e frustração que pode ter afetado cidadãos espanhóis e franceses como resultado do incidente, mas também a marca que pode ter sido deixada pela noção de que catástrofes como o *Prestige* poderiam afetar a comunidade a qualquer momento. O conceito do dano por poluição, na Convenção, enfatiza lesão patrimonial relativa ao microbem ambiental em desfavor a qualquer lesão extrapatrimonial que pode sofrer o indivíduo, também oriundas da afetação do meio ambiente marinho.

Neste ponto, a justiça espanhola aplicou direito interno, segundo o qual o capitão, o armador e a seguradora não poderiam usufruir da limitação de responsabilidade estabelecida pela CLC/92, visto que atuaram com imprudência, com o conhecimento de que o dano poderia ocorrer. A responsabilidade civil ambiental de atores privados, segundo a Convenção, não inclui danos ecológicos e danos morais provocados pelo derramamento de óleo no mar, que estão fora do âmbito da CLC/92.

Em certa medida, a legislação nacional adotou o conceito do dano ambiental conectado à ideia de poluição. No PNMA, o poluidor é aquele, pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, diretamente ou indiretamente responsável por atividade causadora de degradação ambiental. Quanto à responsabilidade civil ambiental, independentemente da existência de

²⁰⁰ Importante notar que o Fundo trata pedidos de compensação por danos ambientais de indivíduos e de Estados pelos mesmos critérios delimitados na Convenção, com base no conceito de dano por poluição: custo e razoabilidade de medidas tomadas para prevenir e mitigar os efeitos da poluição por óleo no mar, o que inclui medidas de limpeza e recursos materiais e humanos dedicados à restauração do meio ambiente afetado, enquanto microbem.

IOPC FUNDS - International Oil Pollution Compensation Funds. **Incident Report: Prestige.** Information as presented at the November 2024 session of the 1992 Fund Assembly. Disponível em: <https://iopcfunds.org/incidents/incident-map#1916-13-November-2002>. Acesso em: 11 jun. 2025.

²⁰¹ De acordo com a lei espanhola, reivindicações civis podem ser submetidas em processos criminais, pois o Tribunal poderá decidir não apenas sobre responsabilidade criminal, mas também sobre responsabilidade civil derivada de uma ação criminal. Nesse sentido, o Tribunal espanhol atuou concedendo indenização por danos sofridos como resultado do vazamento causado pelo *Prestige*. IOPC FUNDS - International Oil Pollution Compensation Funds. **Incident Report: Prestige.** Information as presented at the November 2024 session of the 1992 Fund Assembly. Disponível em: <https://iopcfunds.org/incidents/incident-map#1916-13-November-2002>. Acesso em: 11 jun. 2025.

culpa, o poluidor é obrigado a indenizar ou reparar os danos causados tanto ao meio ambiente e quanto a terceiros, afetados por sua atividade.

Entende-se poluição como degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente: prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população; criem condições adversas às atividades sociais e econômicas; afetem desfavoravelmente a biota; afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente ou lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos²⁰². Como complemento, a Lei nº 9.966/00²⁰³, por sua vez intitulada Lei do Óleo, dispõe regras sobre prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional.

De acordo com entendimento exarado pelo Superior Tribunal de Justiça²⁰⁴, em qualquer quantidade que ocorra o derramamento de óleo no mar, configura-se poluição, seja por inobservância dos padrões ambientais vigentes ou por conclusão lógica dos princípios da solidariedade, dimensão ecológica da dignidade humana, prevenção, educação ambiental e preservação das gerações futuras. Com efeito, na legislação interna, a proteção é atribuída ao meio ambiente, de forma autônoma e específica, enquanto macrobem, tendo em vista a proteção do direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Na CLC/69, a compensação por danos ao ambiente está delimitada aos custos de medidas razoáveis tomadas por qualquer agente, após um incidente, a fim de prevenir ou mitigar os efeitos da poluição por óleo. Predomina, nessa ótica, a defesa de bens e interesses individuais e reflexos ao meio ambiente. Tendo como foco o direito ambiental de interesse individual, o instituto da responsabilidade civil ambiental, na Convenção, não tem por objetivo primordial a proteção do meio ambiente, que é tutelado, de forma indireta, através da querela do demandante. Além disso, a definição legal de dano ambiental por poluição adotada pelo regime internacional

²⁰² Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por: III - poluição, a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente: a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população; b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas; c) afetem desfavoravelmente a biota; d) afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente; e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

²⁰³ BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 9.966, 20 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: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9966.htm#:~:text=L9966&text=LEI%20No%209.966%2C%20DE%2028%20DE%20ABRIL%20DE%202000.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20preven%C3%A7%C3%A3o%2C%20o,nacional%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias. Acesso em: 11 jun. 2025.

²⁰⁴ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Agravo em Recurso Especial 667867/SP**. Rel. Min. OG Fernandes. Segunda Turma, j. 23 out. 2018.

da CLC/69 limita a reparação civil aos danos materiais, tais como os atinentes à destruição ou à deturpação de bens, desde que adstritos ao critério de razoabilidade, em detrimento de danos extrapatrimoniais ou danos ecológicos.

A barreira às regras sobre responsabilidade civil ambiental reside não necessariamente na ligação do dano ambiental ocasionado pelo derramamento de óleo no mar com a ideia de poluição marinha, mas sim em como as implicações da delimitação do conceito de dano ambiental, enquanto microbem ou macrobem, podem repercutir na proteção mais restrita ou mais ampla do meio ambiente marinho. Sob o regime da CLC/69, a compensação por danos ambientais é limitada ao custo de medidas razoáveis de prevenção e mitigação dos efeitos da poluição marinha por óleo, enquanto microbem. No entanto, na legislação brasileira, predomina a visão do dano ambiental *lato sensu*, que afeta o meio ambiente, enquanto macrobem, bem jurídico de interesse difuso e coletivo.

2.1.2 O dano ambiental *lato sensu*

Na legislação e jurisprudência nacional, a responsabilidade civil ambiental provocada pelo derramamento de óleo no mar enfatiza a percepção do meio ambiente, enquanto bem jurídico difuso e coletivo, ao passo que o regime internacional da CLC/69 privilegia o direito ambiental de interesse individual. A conceituação mais ampla do dano ambiental *lato sensu*, adotada no direito interno, favorece a proteção do meio ambiente marinho enquanto macrobem. Ao mesmo tempo, constitui barreira à reparação civil de danos por vazamento de óleo no mar na medida em que diverge do conceito do dano ambiental por poluição adotado no regime internacional.

Com o advento da Lei 6.938/1981 – PNMA, a prática jurídica nacional avançou na tutela coletiva do dano ambiental, no que anteriormente predominava uma visão de cunho individualista relativa à proteção do meio ambiente²⁰⁵. A Constituição Federal passou a incentivar a proteção ambiental através de instrumentos de jurisdição coletiva, como a Ação

²⁰⁵ LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

Popular²⁰⁶ e Ação Civil Pública²⁰⁷. Hoje, o sistema jurídico brasileiro direciona a tutela jurisdicional coletiva do meio ambiente marinho em vista da responsabilização civil ambiental de atores privados pelo dano ambiental causado por derramamento de óleo no mar.

Essa abordagem, cuja principal razão se encontra na necessidade de amparar direitos coletivos, difusos e metaindividuais, tanto para gerações presentes quanto futuras, decorre diretamente do mandamento constitucional ao meio ambiente ecologicamente equilibrado²⁰⁸. No nosso ordenamento jurídico, a defesa do bem ambiental, enquanto macrobem, está inevitavelmente unida ao interesse público e à coletividade, de forma autônoma ao interesse individual.

Assim, o dano ambiental pode ser vislumbrado como lesão intolerável causada pela ação humana, diretamente ao meio ambiente, como macrobem, e indiretamente a terceiros, como microbem, tendo em vista os direitos subjetivos que refletem no meio ambiente²⁰⁹. De um lado, o interesse difuso da coletividade, conectado ao macrobem ambiental; de outro lado, o interesse particular, relativo aos bens e propriedades das pessoas, enquanto microbem ambiental. A norma brasileira trata, no mesmo diploma, do dano ambiental de interesse individual e do dano ambiental de interesse coletivo. De acordo com o PNMA, o poluidor é obrigado a indenizar ou reparar os danos causados tanto ao meio ambiente e quanto a terceiros, afetados por sua atividade²¹⁰.

²⁰⁶ Art. 5 LXXIII da CF/88: qualquer cidadão é parte legítima para propor ação popular que vise a anular ato lesivo ao patrimônio público ou de entidade de que o Estado participe, à moralidade administrativa, ao meio ambiente e ao patrimônio histórico e cultural, ficando o autor, salvo comprovada má-fé, isento de custas judiciais e do ônus da sucumbência. BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

²⁰⁷ Art. 129 da CF/88: São funções institucionais do Ministério Público: III - promover o inquérito civil e a ação civil pública, para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos.

Ibid.

²⁰⁸ Art. 225 da CF/88: 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.

Ibid.

²⁰⁹ BRASIL. Tribunal Regional Federal da 4ª Região. **Apelação Cível 5004304-86.2017.4.04.7121/RS**. Rel. Des. Fed. Vânia Hack de Almeida. Terceira Turma, j. 8 jun. 2021.

²¹⁰ Art. 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. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

Também vigora no sistema jurídico brasileiro o princípio da reparação integral ou *in integrum* do dano ambiental²¹¹, segundo o qual o responsável deve reparar integralmente o dano ambiental por todos seus efeitos, individuais e coletivos, garantindo às gerações presentes e futuras o equilíbrio ecológico. A reparação integral do dano ao meio ambiente deve compreender não apenas o prejuízo diretamente causado aos recursos ambientais, mas também toda a extensão de danos produzidos em consequência do fato danoso, como a perda efetiva de qualidade ambiental, a recomposição do meio degradado e os danos morais coletivos resultantes da degradação ao bem ambiental, a par do interesse público²¹².

Com efeito, não é possível dissociar danos ambientais reflexos dos danos ao meio ambiente, enquanto macrobem, pois os últimos, sobretudo, não podem ficar sem reparação. Antes de se reconhecer a responsabilidade por um dano ambiental de interesse individual, se torna indispensável reparar a lesão ao meio ambiente, no que concerne o interesse coletivo. Afinal, o meio ambiente ecologicamente equilibrado é direito fundamental de todos, resguardado pela Constituição Federal.

A concretização desse direito fundamental está intrinsecamente ligada à sua realização coletiva. Impossível segregar o dano social do individual, considerando que o ser humano, como coletivo, sofre os efeitos da degradação do macrobem ambiental. A responsabilidade civil ambiental de agentes privados pelo derramamento de óleo no mar exerce, nesse contexto, uma função social e reparatória, punindo e obrigando que o poluidor repare o dano causado à coletividade.

O conceito de dano ambiental *lato sensu* intenta resguardar esses interesses difusos da coletividade, abrangendo não apenas os danos imediatos ou diretos ao meio ambiente, mas também os impactos indiretos que podem afetar a qualidade de vida das gerações presentes e futuras. Para tanto, a doutrina prevalecente no direito brasileiro adota um conceito mais amplo de meio ambiente, que envolve a proteção da vida em todas as suas formas, inclusive dos seus elementos naturais, artificiais e culturais²¹³.

²¹¹ Art. 225 da CF/88: § 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. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

²¹² MIRRA, Álvaro Luiz Valery. **Ação Civil Pública e a Reparação do Dano Ambiental**. 2ª ed., São Paulo, Editora Juarez de Oliveira, 2004, pp. 314-315.

²¹³ Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por: I - 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.

Sob a guarda do dano ambiental *lato sensu*, incluem-se danos materiais ou patrimoniais e danos morais ou extrapatrimoniais ao meio ambiente. Enquanto o dano material está vinculado ao prejuízo físico causado ao bem ambiental, o dano extrapatrimonial envolve a repercussão negativa provocada nas condições de vida e nos direitos fundamentais das comunidades, quando afetadas pelo desequilíbrio no meio ambiente. Ambos atingem o cerne do bem-estar da coletividade, pela degradação material do meio ecológico ou pelo impacto secundário sob as populações. A compreensão do dano ambiental *lato sensu* garante a defesa do meio ambiente na sua concepção mais totalizante e unitária, o meio ambiente ecologicamente equilibrado, enquanto macrobem.

No aspecto material ou patrimonial, o dano ambiental se refere ao prejuízo ou impacto negativo tangível causado ao meio ambiente, cujo efeito resulta na perda dos recursos naturais, dos ecossistemas e da biodiversidade marinha. O dano material ambiental afeta o meio ambiente enquanto macrobem, pois prejudica o patrimônio ambiental, considerado bem comum e essencial da coletividade. A responsabilidade civil ambiental pelo dano material ambiental recai sobre o poluidor, podendo ser mensurada de forma objetiva pela fórmula CETESB, como será explorado no ponto 2.3.1 desta dissertação. A jurisprudência dos tribunais pátrios é que o vazamento de substâncias oleosas no meio ambiente gera danos materiais ambientais²¹⁴. A reparação desse dano almeja restaurar ou compensar o meio ecológico que foi degradado.

Por outro lado, o dano extrapatrimonial ambiental se relaciona ao prejuízo ou impacto negativo imaterial ou intangível, que afeta o bem-estar, a qualidade de vida e a identidade sociocultural da coletividade, a medida em que envolve a afetação do direito fundamental ao meio ambiente saudável. O dano extrapatrimonial ambiental, assim como outros interesses difusos ou coletivos, deriva fundamento legal da Lei da Ação Civil Pública²¹⁵. A Constituição Federal, por sua vez, não restringe a possibilidade do dano moral à esfera individual, ao

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

²¹⁴ BRASIL. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. Agravo de Instrumento 0025108-89.2012.4.03.0000. Rel. Des. Fed. Mônica Nobre. Quarta Turma, j. 30 jan. 2014.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 4ª Região. Apelação Cível 5081785-08.2014.4.04.7000/PR. Rel. Des. Fed. Cândido Alfredo Silva Leal Junior. Quarta Turma, j. 11 set. 2019.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 4ª Região. Apelação Cível 5004304-86.2017.4.04.7121/RS. Rel. Des. Fed. Vânia Hack de Almeida. Terceira Turma, j. 8 jun. 2021.

²¹⁵ Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados: I - ao meio-ambiente; IV - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 7.347, 24 de julho de 1985**. Disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio-ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7347orig.htm#:~:text=LEI%20No%207.347%2C%20DE%2024%20DE%20JULHO%20DE%201985.&text=Disciplina%20a%20a%C3%A7%C3%A3o%20civil%20p%C3%BAblica,VETADO%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs. Acesso em: 11 jun. 2025.

contrário, fortalece o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado como um direito fundamental de todos²¹⁶.

O reconhecimento do valor intrínseco da natureza bem como do seu valor social e coletivo, derivado do mandamento constitucional ao meio ambiente saudável, justifica a responsabilidade civil ambiental provocada pelo dano moral ou extrapatrimonial ambiental. A reparação desse dano busca indenizar a perda da qualidade de vida e os efeitos psicológicos, sociais, econômicos e culturais resultantes das degradações ambientais.

Em 2016, a corrosão de um duto da Petrobrás resultou em um derramamento de 1.800 litros de óleo no litoral de Sergipe. No julgamento do RESP 2.077.666/SE²¹⁷, o Ministro do STJ, Mauro Campbell Marques, impôs a anulação de acórdão proferido em sede de embargos de declaração pelo Tribunal Regional Federal da 5ª Região, a fim de que seja proferido novo julgamento, suprimindo contradição acerca da ocorrência de danos materiais e extrapatrimoniais em virtude do derramamento de óleo na costa.

O Ministério Público Federal argumentou pela nulidade do acórdão recorrido, diante do vício de contradição, considerando que o Tribunal de origem reconheceu o derramamento do óleo no mar, que atingiu 38 km de praia da região, porém entendeu pela inexistência de dano ambiental indenizável pela Petrobrás. A contradição apontada é que a mesma decisão não pode descrever em detalhes os danos ambientais ocorridos, ainda que considerados de impacto reduzido diante das medidas mitigadoras adotadas, e, ao mesmo tempo, dispensar a contaminação das áreas alcançadas pelo petróleo, afirmando que não existe dano indenizável. O reconhecimento das medidas mitigadoras pode levar à redução dos valores indenizatórios, mas não à isenção do dever de reparar à sociedade pelos danos ambientais, quando incontroversos. Assim, a despeito do recolhimento de parte do óleo, os efeitos lesivos do derramamento ainda foram absorvidos pelo meio ambiente marinho.

O recurso do *Parquet* também se fundamentou na violação ao artigo 14, §1º, da Lei n. 6.938/1981, no que concerne à existência do dever de indenizar pela empresa, em razão de dano material ambiental, bem como de dano moral coletivo, aferido *in re ipsa*, diante do derramamento de óleo no mar de Sergipe. O dano ambiental gerado pelo impacto nos 38 km do

²¹⁶ Art. 225 da CF/88: 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. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

²¹⁷ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial 2.077.666/SE**. Rel. Min. Mauro Campbell Marques. j. 8 maio 2024.

litoral sergipano (bem público e de uso comum do povo) trouxe repercussões inevitáveis na saúde, na economia, no lazer e na atividade turística local.

Nosso ordenamento jurídico consagra a reparação do dano moral coletivo, no tocante ao macrobem ambiental, inclusive de forma presumida²¹⁸, considerando o risco da atividade poluidora. É suficiente para a comprovação do dano extrapatrimonial a prova do dano intolerável ao meio ambiente. Diante das evidências fáticas da degradação ambiental intolerável, presume-se a violação ao ideal coletivo relacionado à proteção ambiental e, logo, o desrespeito ao direito humano fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

A norma brasileira possibilita a tutela jurisdicional coletiva do meio ambiente enquanto macrobem, através de instrumentos de responsabilização civil ambiental do dano ambiental extrapatrimonial coletivo (Lei 7.347/1985²¹⁹) e do dano ambiental patrimonial (PNMA²²⁰). O dano ambiental *lato sensu*, no que se destina a proteção do meio ambiente enquanto macrobem, possibilita reparação de lesões de natureza patrimonial, decorrente de prejuízo material ao meio ambiente; e extrapatrimonial, resultado da perda qualidade ambiental de ordem imaterial, relativas à coletividade. Ao contrário do regime internacional da CLC/69, a jurisprudência brasileira permite a cumulação do dano ambiental material ao dano ambiental extrapatrimonial, em sintonia ao princípio da reparação integral do dano e ao mandamento constitucional do meio ambiente ecologicamente equilibrado.

A defesa do direito ambiental de interesse individual não deve representar obstáculo à visão do meio marinho, enquanto bem jurídico difuso e coletivo (macrobem). A imprecisão acerca do conceito de dano ambiental, correlacionado à poluição, no sistema internacional da

²¹⁸ Os danos morais ambientais decorrentes do derramamento de óleo no litoral brasileiro denominam-se danos de natureza *in re ipsa*, uma vez que podem ser presumidos e desvinculados de quaisquer aspectos materiais quando considerados sob o prisma coletivo ou difuso.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial 1.998.062/CE**. Rel. Min. Mauro Campbell Marques. j. 29 maio 2024.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 4ª Região. **Apelação Cível 5004304-86.2017.4.04.7121/RS**. Rel. Des. Fed. Vânia Hack de Almeida. Terceira Turma, j. 8 jun. 2021.

²¹⁹ Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados: I - ao meio-ambiente; IV - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 7.347, 24 de julho de 1985**. Disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio-ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17347orig.htm#:~:text=LEI%20No%207.347%2C%20DE%2024%20JULHO%20DE%201985.&text=Disciplina%20a%20a%C3%A7%C3%A3o%20civil%20p%C3%BAblica,VETADO%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs. Acesso em: 11 jun. 2025.

²²⁰ Art. 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. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/16938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

CLC/69 representa um limite, ao passo em que restringe a proteção do meio marinho. A concepção mais ampla do dano ambiental *lato sensu*, adotada pelo direito interno, considera impactos patrimoniais e extrapatrimoniais coletivos do dano, ampliando a proteção do meio marinho.

De fato, ainda não foi estabelecido um padrão acerca do conceito de dano ambiental, que sirva de base para harmonização jurídica do tema, tendo em vista que as previsões normativas da ordem jurídica internacional e nacional divergem entre si. As divergências entre as disposições da CLC/69 e a jurisprudência brasileira, no tocante aos danos ambientais provocados pelo vazamento de óleo, também representam limites à responsabilidade civil ambiental causada por derramamento de óleo no mar.

2.2 Divergência quanto às disposições da CLC/69 frente ao ordenamento jurídico brasileiro

Ao se realizar análise acerca das normas sobre responsabilidade civil ambiental por derramamento de óleo no mar, sobressaem alguns aspectos flagrantemente incompatíveis entre as normas nacionais e o regime da CLC/69, de origem internacional, mas integrada ao nosso ordenamento jurídico. Em dois pontos, a previsão normativa da lei brasileira e as disposições do texto internacional entram em confronto entre si: quanto à canalização e limitação da responsabilidade pelo dano ambiental na figura do proprietário do navio em contraste com o princípio da reparação integral e quanto à possibilidade de excludentes de responsabilidade em face da teoria do risco integral.

Segundo a CLC/69, o proprietário de um navio tem o direito de limitar sua responsabilidade por incidente de acordo com uma quantia atribuída por tonelagem de óleo²²¹. Este mecanismo concentra e limita a responsabilidade civil ambiental primária no proprietário

²²¹ Artigo 3, § 1º - Salvo o disposto nos parágrafos 2 e 3 deste Artigo, o proprietário do navio no momento do incidente ou se o incidente consiste em uma sucessão de fatos, no momento do primeiro fato, será responsável por qualquer dano por poluição causado por óleo que tenha sido derramamento ou descarregado de seu navio como resultado do incidente. § 4º Nenhum pedido de indenização por danos por poluição poderá ser formalizado contra o proprietário de outro modo que não seja baseado na presente Convenção. Nenhum pedido de indenização, que não seja fundado na presente Convenção poderá ser feito contra prepostos ou agentes do proprietário. Artigo 5, § 1º - O proprietário de um navio tem o direito de limitar sua responsabilidade, nos termos da presente Convenção em relação a um acidente a um montante total de 200 francos por tonelada da tonelagem do navio. Todavia esse montante total em nenhum caso poderá exceder a 210 milhões de francos. § 3º Para aproveitar o benefício da limitação estipulada no § 1º deste Artigo o proprietário deverá constituir um fundo, cuja soma total representa o limite de sua responsabilidade, junto ao Tribunal ou qualquer outra autoridade competente de qualquer um dos Estados Contratantes (...).
BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

do navio a um valor pré-determinado, independente da extensão real do dano. Vale dizer, no regime internacional, a responsabilidade é canalizada para o proprietário do navio, que exerce o poder de fato sobre a atividade e não, prioritariamente, para a indústria petrolífera, que é sua beneficiária.

No entanto, a jurisprudência brasileira não se atém aos limites indenizatórios previstos na Convenção, em obediência ao princípio da reparação integral, fundamento que rege a reparação de danos ambientais. O princípio da reparação integral²²² demanda que os responsáveis pela degradação ambiental sejam obrigados a reparar ou indenizar integralmente os danos ambientais, inclusive os prejuízos indiretos (danos morais ou extrapatrimoniais ambientais) causados pela poluição do meio ambiente.

As normas também divergem quanto à possibilidade de eximir a responsabilidade do agente causador do dano. A legislação brasileira é fundada na teoria do risco integral, que não admite que o poluidor alegue caso fortuito, força maior ou culpa exclusiva de terceiro, a fim de evitar o dever de reparação. Devido à aplicação da teoria do risco integral, a jurisprudência brasileira não acata a possibilidade de excludentes de responsabilidade, já que o poluidor deve reparar integralmente os danos causados, segundo o parâmetro da responsabilidade objetiva²²³.

Em contrapartida, o regime internacional da CLC/69 prevê algumas causas de excludentes de responsabilidade do proprietário do navio: quando o dano por poluição resultar de um ato de

²²² Art. 225 da CF/88: § 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. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

Art. 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.
BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

²²³ A reparação integral do dano ambiental é decorrente do art. 225, § 3.º, da CF/1988, e do art. 14, § 1.º, da Lei 6.938/1981, que não restringiram a extensão da reparação.
Art. 225 da CF/88: § 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. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

Art. 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.
BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

guerra, de hostilidade, de guerra civil, de insurreição ou de fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível; quando o dano por poluição resultar totalmente de um ato ou omissão praticado por um terceiro com intenção de produzir danos; ou quando o dano por poluição resultou integralmente de negligência ou de ato prejudicial de um Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de faróis ou de outros auxílios à navegação, no exercício dessa função. Além disso, caso o proprietário comprovar que o dano por poluição em sua totalidade ou em parte, seja resultado de um ato ou omissão feito com intenção de causar danos, pela pessoa que sofreu esses danos ou de negligência dessa pessoa, pode ser desobrigado em todo ou em parte de sua responsabilidade.²²⁴

Apesar de aderir a responsabilidade objetiva, a Convenção não a adota de forma absoluta. No quadro normativo da CLC/69, a responsabilidade do proprietário é objetiva, enquanto canalizada na figura do proprietário do navio, mas não é ilimitada. A Convenção prevê uma obrigação de se reparar, sem a demonstração de culpa, até um limite pré-determinado, independentemente da extensão real do dano. Essa noção confronta diretamente os princípios da reparação integral do dano e a teoria do risco integral, diretrizes da responsabilidade civil ambiental no direito brasileiro.

Nesse sentido, a canalização e limitação da responsabilidade na figura do proprietário da embarcação, bem como a previsão de excludentes de responsabilidade representam limites à responsabilidade civil ambiental provocada pelo derramamento de óleo no mar. Respectivamente, a previsão normativa de canalização e limitação da responsabilidade do proprietário do navio esbarra no princípio da reparação integral do dano ambiental (2.2.1), enquanto a possibilidade de excludentes de responsabilidade colide com a teoria do risco integral, aplicada aos danos ambientais causados pelo vazamento de óleo por embarcações (2.2.2.).

²²⁴ Artigo 3º, § 2º - O proprietário não será responsável por dano de poluição se provar que o dano: a) resultou de um ato de guerra, de hostilidade, de uma guerra civil, de uma insurreição ou de um fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível, ou b) resultou totalmente de um ato ou omissão praticado por um terceiro com intenção de produzir danos, ou c) resultou integralmente de negligência ou de ato prejudicial de um Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de faróis ou de outros auxílios à navegação, no exercício dessa função. § 3º - Se o proprietário provar que o dano por poluição em sua totalidade ou em parte, seja de um ato ou omissão feito com intenção de causar danos, pela pessoa que sofreu esses danos ou de negligência dessa pessoa, o proprietário pode ser desobrigado em todo ou em parte de sua responsabilidade para com a citada pessoa. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

2.2.1 Canalização e limitação da responsabilidade financeira para o proprietário da embarcação *versus* princípio da reparação integral

A CLC vincula a responsabilidade do dano ambiental causado pelo derramamento de óleo no mar à figura do proprietário do navio e a um patamar indenizatório pré-determinado. Respectivamente, a canalização e a limitação financeira da responsabilidade civil ambiental no regime internacional caracterizam um desvio do princípio da reparação integral, fundamento-base que rege a responsabilização por danos ambientais no ordenamento jurídico interno. Em face do princípio da reparação integral, a canalização e a limitação da responsabilidade no proprietário da embarcação representam limites às normas de responsabilidade civil ambiental provocada pelo derramamento de óleo no mar.

De acordo com a CLC/69, o proprietário da embarcação será responsável pelo dano por poluição por óleo. O proprietário tem o direito de limitar sua responsabilidade, para qualquer incidente, a uma quantia pré-determinada, vinculada à capacidade de carga do navio, medida em toneladas de óleo. Nenhum pedido de compensação por danos por poluição poderá ser formalizado contra o proprietário de outro modo que não seja baseado na Convenção²²⁵.

No entanto, historicamente, os patamares indenizatórios previstos pelo regime internacional da CLC não foram suficientes para compensar ou indenizar integralmente danos ambientais provocados pelo derramamento de óleo no mar, especialmente envolvendo petroleiros. Nos desastres de maior proporção, as insuficiências deste sistema se tornam bastante evidentes, principalmente em razão do estabelecimento de tetos indenizatórios (*financial cap*), que restringem o alcance da responsabilidade primária do proprietário do navio²²⁶.

²²⁵ Artigo 3, § 1º - Salvo o disposto nos parágrafos 2 e 3 deste Artigo, o proprietário do navio no momento do incidente ou se o incidente consiste em uma sucessão de fatos, no momento do primeiro fato, será responsável por qualquer dano por poluição causado por óleo que tenha sido derramamento ou descarregado de seu navio como resultado do incidente. § 4º Nenhum pedido de indenização por danos por poluição poderá ser formalizado contra o proprietário de outro modo que não seja baseado na presente Convenção. Nenhum pedido de indenização, que não seja fundado na presente Convenção poderá ser feito contra prepostos ou agentes do proprietário. Artigo 5, § 1º - O proprietário de um navio tem o direito de limitar sua responsabilidade, nos termos da presente Convenção em relação a um acidente a um montante total de 200 francos por tonelada da tonelage do navio. Todavia esse montante total em nenhum caso poderá exceder a 210 milhões de francos. § 3º Para aproveitar o benefício da limitação estipulada no § 1º deste Artigo o proprietário deverá constituir um fundo, cuja soma total representa o limite de sua responsabilidade, junto ao Tribunal ou qualquer outra autoridade competente de qualquer um dos Estados Contratantes (...). BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

²²⁶ FAURE, M.; WANG, H. Financial caps for oil pollution damage: A historical mistake? **Marine Policy**, v. 32, n. 4, p. 592–606, 1 jul. 2008. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X07001297>. Acesso em: 18 jul. 2023

Em resposta a incidentes de grande magnitude, como *Exxon Valdez*²²⁷, *Amoco Cadiz*²²⁸, *Erika* e *Prestige*²²⁹, houve forte pressão internacional pelo aumento dos limites indenizatórios da CLC. Como resultado, instituiu-se segunda camada compensatória, os Fundos Internacionais de Compensação pela Poluição por Óleo (Fundos IOPC), que podem intervir, à título subsidiário, quando os danos ultrapassarem o montante estipulado pela Convenção ou quando o proprietário e sua seguradora forem insolventes²³⁰.

Por exemplo, o F.I.P.O.L./92 atua de forma conjunta à CLC/92 para complementar a reparação devida pelo proprietário do navio, quando esta não for suficiente para cobrir todos os danos, ou suprir por completo as indenizações, quando o proprietário e sua seguradora não forem capazes de pagar²³¹. Também há uma limitação financeira para responsabilidade dos Fundos IOPC²³². Desde 2005, existe ainda uma terceira camada compensatória formada pelo Fundo Complementar de 2003, que possibilitou indenizações de patamar mais elevado, em relação a cobertura fornecida pelo F.I.P.O.L./92²³³.

O dano que excede o limite de reparação previsto no regime da CLC ou aponta a responsabilidade de outros atores é relegada às Cortes nacionais. O processo poderá ser conduzido na justiça interna de cada país membro, segundo outros critérios que não necessariamente da responsabilidade objetiva. Para além do teto financeiro (*financial cap*) previsto pela Convenção, o parâmetro da responsabilidade objetiva não é exigido necessariamente, vale a legislação nacional.

²²⁷ Notoriamente, o desastre do *Exxon Valdez*, que ocorreu em 1989 na costa do Alaska, espalhou cerca de 42 milhões de litros de petróleo no mar e levou os Estados Unidos a criar seu próprio regime para responsabilidade e compensação por danos ocasionados por derramamento de óleo, denominado *Oil Pollution Act*.

²²⁸ O *Amoco Cadiz* encalhou e partiu-se em dois na Bretanha, costa da França, em 1978. O superpetroleiro transportava em torno de 220 mil toneladas de gasolina. Esse acidente desencadeou a adoção de normas mais rígidas para o transporte marítimo internacional de petróleo e derivados.

²²⁹ Após os incidentes envolvendo as embarcações *Erika* e *Prestige*, a União Europeia lançou pacotes legislativos, nomeados *Erika* I, II, III, com o intuito de estabelecer um fundo europeu para compensação financeira por danos causados por derramamento de óleo no mar. Esse desdobramento, dentre outros acontecimentos no cenário internacional, levou à criação do Fundo Suplementar em 2003, que elevou o patamar compensatório no âmbito do sistema internacional.

²³⁰ O seguro de responsabilização ambiental é um mecanismo de restrição à reparabilidade integral do dano ambiental e cede espaço a uma série de condicionamentos para compensação do meio ambiente. LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

²³¹ IOPC FUNDS - International Oil Pollution Compensation Funds. **Liability and compensation for oil pollution damage:** texts of the 1992 Civil liability convention, the 1992 fund convention and the supplementary fund protocol. 2018. Disponível em: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf. Acesso em: 11 jun. 2025.

²³² *Ibid.*

²³³ *Ibid.*

Este mecanismo concentra a responsabilidade no proprietário do navio, mas, ao mesmo tempo, impede que as vítimas façam reclamações no âmbito da Convenção contra outros atores da indústria, como o proprietário da mercadoria, os tripulantes ou a sociedade classificadora. Assim, dentro do sistema internacional, aqueles mais afetados pelos danos do derramamento de óleo ficam impossibilitadas de demandar outros agentes, visto que o regime concentra a responsabilidade primária sobre o proprietário do navio.

A exigência da comprovação de culpa desses atores impõe outro fardo de difícil superação. Conforme vimos no ponto 2.1.1. desta dissertação, reclamantes do *Erika* e *Prestige* somente foram compensados após longos anos de processos judiciais nas Cortes da França e da Espanha, provando a culpa de outros atores, além do proprietário do navio, e obtendo condenação inclusive por danos ecológicos e danos morais à coletividade.

A responsabilidade primária do proprietário não deve ser encarada como imunidade absoluta nem garantia de impunidade em favor de outros indivíduos, ligados à indústria do petróleo. Na prática, a canalização da responsabilidade na pessoa do proprietário do navio simplifica por demais a identificação do responsável nos casos de derramamento de óleo. Não é incomum a criação de empresas vazias, com capital suficiente apenas para arcar com o montante do seguro do navio, conhecidas como *simple-ship-companies*. Essas manobras societárias são ferramentas frequentemente utilizadas pelos proprietários das embarcações, com o intuito de camuflar sua capacidade patrimonial e evadir qualquer responsabilidade compensatória ao meio ambiente²³⁴.

Em verdade, a canalização da responsabilidade na figura do proprietário do navio é apenas uma escolha jurídica fictícia²³⁵. Sabe-se que o transporte marítimo de óleo é uma atividade econômica que beneficia um conjunto de pessoas. Esse grupo, que participa ativamente da exploração dessa atividade e dela obtém lucro financeiro, pode ser levado em conta para a determinação, em cada caso, do titular da obrigação de reparar, segundo parâmetro do direito interno. Conforme essa lógica, poderiam ser incluídos no rol de responsáveis não somente o proprietário do navio, mas também o armador, o afretador, o proprietário da carga, as sociedades de classificação, as seguradoras, etc²³⁶.

²³⁴ HECK, Mariana. A ação normativa da organização marítima internacional e seus instrumentos em face da poluição marítima por óleo causada por navios. **Revista de Direito Internacional, Brasília**, v. 9, n. 3, 2012, p. 193-218.

²³⁵ FAURE, M.; WANG, H. Financial caps for oil pollution damage: A historical mistake? **Marine Policy**, v. 32, n. 4, p. 592-606, 1 jul. 2008. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X07001297>. Acesso em: 18 jul. 2023.

²³⁶ A partir do conceito de poluidor, constante no art. 3º, inciso IV do PNMA, é possível extrair que a responsabilidade é solidária entre os poluidores. No sistema jurídico brasileiro, a solidariedade se estende a todos

A jurisprudência brasileira, em decorrência do princípio da reparação integral, não admite a limitação ou a canalização da responsabilidade ambiental na figura do proprietário do navio, uma vez que o poluidor deve reparar integralmente os danos causados por sua atividade²³⁷. O princípio da reparação integral permite a cumulação de obrigações de fazer, de não fazer e de indenizar, com o intuito de efetivamente responsabilizar o poluidor por todos os efeitos do dano²³⁸. Inclusive, impõe-se ao poluidor, cumulativamente, a obrigação de recompor o meio ambiente, por meio da reparação *in natura* ou indenização pecuniária compensatória, assim como a obrigação de indenizar a coletividade a título de danos morais coletivos, em razão da perda da qualidade ambiental²³⁹.

O Tribunal Regional Federal da 2ª Região já aplicou o princípio da reparação integral do dano ao derramamento de óleo no mar. No julgamento da Ação Civil Pública 0003821-67.2005.4.02.5101²⁴⁰, o Tribunal decidiu que não houve reparação integral do dano ambiental causado por derramamento de óleo na Baía de Guanabara, de maneira que a recuperação de parte do óleo vazado pode repercutir no valor da condenação, mas não resulta na isenção da responsabilidade objetiva do poluidor. Ainda que não haja nos autos provas acerca da

os agentes que contribuem para que o dano ambiental ocorresse, mesmo que de maneira indireta. “Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por: IV - poluidor, a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental.” BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

Em oposição, existe apenas uma hipótese para a responsabilidade solidária na CLC/69, presente no artigo IV: “quando os derrames ou descargas de óleo se dão em mais de um navio e daí resultam danos por poluição, os proprietários de todos os navios envolvidos serão, a não ser que exonerados de acordo com o artigo III, solidariamente, responsáveis pela totalidade dos danos que não possam ser razoavelmente divisíveis”. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

²³⁷ Art. 225 da CF/88: § 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. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

Art. 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. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

²³⁸ A jurisprudência do STJ está firmada no sentido de que a necessidade de reparação integral da lesão causada ao meio ambiente permite a cumulação de obrigações de fazer, de não fazer e de indenizar. Súmula 629, STJ. Quanto ao dano ambiental, é admitida a condenação do réu à obrigação de fazer ou à de não fazer cumulada com a de indenizar.

²³⁹ Referente a argumento abordado no ponto 2.1.2. desta dissertação.

²⁴⁰ BRASIL. Tribunal Regional Federal da 2ª Região. **Apelação Cível 0003821-67.2005.4.02.5101/RJ**. Rel. Des. Fed. Geraldine Pinto Vital de Castro. 5ª Turma, j. 25 nov. 2014.

repercussão na biota marinha, não se exclui o dever de indenizar, sendo impossível admitir que pequenas poluições são toleráveis e acarretam a irresponsabilidade do poluidor.

Da mesma forma decidiu o Tribunal Regional Federal da 4ª Região na Ação Civil Pública 5081785-08.2014.4.04.7000/PR²⁴¹, ao afirmar que as medidas de remediação, ainda que importantes, não afastam a responsabilidade do poluidor pela reparação integral dos danos e recuperação dos ecossistemas afetados pela poluição por óleo. A Quarta Turma da Corte enfatizou que a responsabilização nesses casos deve ser rigorosa, inclusive com a possibilidade de arbitramento de danos morais coletivos e indenização compensatória pela perda de valores ecológicos inestimáveis, decorrentes da quebra do delicado e valioso equilíbrio ambiental, incluindo a perda de vida, a supressão de vegetação e a morte de animais que resultam da contaminação.

Logo, conclui-se pela jurisprudência que o princípio da reparação integral compreende danos materiais e danos morais coletivos causados ao meio ambiente por intermédio da poluição. Os danos morais não se confundem com os danos materiais, os quais envolvem a reparação da área afetada e a compensação do que foi perdido sem que se possa reparar. O dano moral coletivo, por sua vez, não se destina à recuperação material dos bens atingidos, mas garante a reparação ao patrimônio ambiental, de interesse coletivo e difuso, que decorre do direito ao equilíbrio ambiental protegido pelo artigo 225 da Constituição, assegurando a reparação integral sob todos os aspectos, especialmente ligada aos valores imateriais constitucionalmente previstos (gozo do meio ambiente saudável pelas gerações presentes e futuras).

O princípio da reparação integral do dano ambiental, garantido pelo direito interno, é estritamente oposto à regra de canalização e limitação da responsabilidade civil ambiental do proprietário do navio nos casos de derramamento de óleo no mar. O regime internacional da CLC restringe a responsabilidade primária do proprietário da embarcação a limites financeiros pré-estabelecidos, o que pode resultar em insuficiência na proteção do bem ambiental, em detrimento a reparação integral dos danos ambientais, perpetuando efeitos que prejudicam ecossistemas, biodiversidade marinha e comunidades.

A canalização e a limitação da responsabilidade no proprietário da embarcação representam limites às normas internacionais e nacionais de responsabilidade civil ambiental provocada pelo derramamento de óleo no mar. Na mesma linha, a adoção da teoria do risco

²⁴¹ BRASIL. Tribunal Regional Federal da 4ª Região. **Apelação Cível 5081785-08.2014.4.04.7000/PR**. Rel. Des. Fed. Cândido Alfredo Silva Leal Junior. Quarta Turma, j. 11 set. 2019.

integral na ordem jurídica brasileira cria impedimento à aplicação de excludentes de responsabilidade do poluidor, conforme previstos pelo regime da CLC.

2.2.2 Teoria do risco integral e excludentes de responsabilidade

A previsão de excludentes de responsabilidade no regime internacional da CLC/69, frente à teoria do risco integral, representa uma barreira às normas de responsabilidade civil ambiental provocada pelo derramamento de óleo no mar. A legislação e a jurisprudência nacionais adotam a teoria do risco integral, que não permite que o poluidor alegue caso fortuito, força maior²⁴² ou culpa exclusiva de terceiro a fim de evitar o dever de reparação do dano ambiental.

A CLC/69 prevê que o proprietário pode se eximir da responsabilidade por dano de poluição: quando o dano resultar de um ato de guerra, de hostilidade, de guerra civil, de insurreição ou de fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível; quando o dano resultar totalmente de um ato ou omissão praticado por um terceiro com intenção de produzir danos; ou quando o dano resultar integralmente de negligência ou de ato prejudicial de um Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de faróis ou de outros auxílios à navegação, no exercício dessa função. Além disso, caso o proprietário do navio comprove que o dano por poluição em sua totalidade ou em parte, é resultado de um ato ou omissão feito com intenção de causar danos, pela pessoa que sofreu esses danos ou por sua negligência, pode ser desobrigado em todo ou em parte de sua responsabilidade²⁴³. O rol de exceções à imputação da responsabilidade previsto pela CLC/69 é taxativo.

²⁴² A tendência prevalecente é a de não aceitar caso fortuito e de força maior como excludentes de responsabilidade, quando se trata de interesses difusos e meio ambiente, pois estes fogem da concepção clássica do direito individual. LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

²⁴³ Artigo 3º, § 2º - O proprietário não será responsável por dano de poluição se provar que o dano: a) resultou de um ato de guerra, de hostilidade, de uma guerra civil, de uma insurreição ou de um fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível, ou b) resultou totalmente de um ato ou omissão praticado por um terceiro com intenção de produzir danos, ou c) resultou integralmente de negligência ou de ato prejudicial de um Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de faróis ou de outros auxílios à navegação, no exercício dessa função. § 3º - Se o proprietário provar que o dano por poluição em sua totalidade ou em parte, seja de um ato ou omissão feito com intenção de causar danos, pela pessoa que sofreu esses danos ou de negligência dessa pessoa, o proprietário pode ser desobrigado em todo ou em parte de sua responsabilidade para com a citada pessoa. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

A Política Nacional do Meio Ambiente prevê que a responsabilidade civil por danos ambientais é objetiva, independentemente da caracterização da culpa²⁴⁴. Na jurisprudência, a responsabilidade civil ambiental também está alicerçada na teoria do risco integral, motivo pelo qual no direito interno é incabível a aplicação de excludentes de responsabilidade para afastar a obrigação do poluidor de reparar ou indenizar os danos ambientais.

Ao julgar o Tema 681 de recursos repetitivos, o Superior Tribunal de Justiça decidiu que se aplica a teoria do risco integral em ação indenizatória por danos materiais e morais promovida por pescadores em razão de vazamento de amônia da Fábrica de Fertilizantes - Fafen/SE, subsidiária da Petrobrás, na área de vegetação permanente, margens, mangues e águas do Rio Sergipe²⁴⁵. Da mesma maneira, ao decidir o Tema 707 dos recursos repetitivos, relativo ao rompimento de barragem ocorrido nos Municípios de Mirai e Muriaé em Minas Gerais, o STJ reafirmou a mesma tese, segundo qual a responsabilidade por dano ambiental é objetiva, informada pela teoria do risco integral, sendo descabida a invocação por parte da empresa responsável pelo dano ambiental de excludentes de responsabilidade civil para afastar sua obrigação de indenizar²⁴⁶.

Quanto ao julgamento das indenizações movidas diante do acidente ocorrido com o Navio N-T Norma no Porto de Paranaguá em 2001, o Superior Tribunal de Justiça já havia também fixado tese geral, segundo a qual a alegação de culpa exclusiva de terceiro deve ser afastada, como excludente de responsabilidade civil ambiental, ante a incidência da teoria do

²⁴⁴ Art. 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. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

²⁴⁵ Tese firmada: “A responsabilidade por dano ambiental é objetiva, informada pela teoria do risco integral, sendo o nexo de causalidade o fator aglutinante que permite que o risco se integre na unidade do ato, sendo descabida a invocação, pela empresa responsável pelo dano ambiental, de excludentes de responsabilidade civil para afastar a sua obrigação de indenizar.” BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial 1.354.536/SE**. Rel. Min. Luis Felipe Salomão. Segunda Seção, j. 5 maio 2014.

²⁴⁶ Tema Repetitivo 707. Tese firmada: “a) a responsabilidade por dano ambiental é objetiva, informada pela teoria do risco integral, sendo o nexo de causalidade o fator aglutinante que permite que o risco se integre na unidade do ato, sendo descabida a invocação, pela empresa responsável pelo dano ambiental, de excludentes de responsabilidade civil para afastar sua obrigação de indenizar; b) em decorrência do acidente, a empresa deve recompor os danos materiais e morais causados; c) na fixação da indenização por danos morais, recomendável que o arbitramento seja feito caso a caso e com moderação, proporcionalmente ao grau de culpa, ao nível socioeconômico do autor, e, ainda, ao porte da empresa, orientando-se o juiz pelos critérios sugeridos pela doutrina e jurisprudência, com razoabilidade, valendo-se de sua experiência e bom senso, atento à realidade da vida e às peculiaridades de cada caso, de modo a que, de um lado, não haja enriquecimento sem causa de quem recebe a indenização e, de outro, haja efetiva compensação pelos danos morais experimentados por aquele que fora lesado.” BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial 1.374.284/MG**. Rel. Min. Luis Felipe Salomão. Segunda Seção, j. 5 set. 2014.

risco integral e da responsabilidade objetiva ínsita ao dano ambiental (art. 225, § 3º, da CF e do art. 14, § 1º, da Lei nº 6.938/81)^{247 248}.

Percebe-se que a teoria do risco integral vincula a responsabilidade objetiva do dano ambiental ao desenvolvimento de atividades perigosas ou de risco, como, por exemplo, o transporte internacional marítimo de óleo. Para tanto, é suficiente que a atividade tenha potencial de acarretar prejuízos ao meio ecológico para que se aponte responsabilidade do agente. O poluidor pode ser responsabilizado em virtude de atividade potencialmente poluidora, sujeitando-se à reparação integral dos danos, independentemente de culpa. A responsabilização por dano ambiental é provocada em razão da atividade da qual advém dano, porquanto aquele que lucra deve responder pelo risco ao meio ambiente criado por intermédio de seu negócio ²⁴⁹.

Se uma empresa desempenha determinada atividade de risco e, sobretudo, dela colhem-se lucros, deve responder pelos danos que provoca, independentemente da comprovação de dolo ou culpa. Caso contrário, o poluidor seria beneficiado a partir da invocação de excludentes de responsabilidade, com intuito de se eximir do dever de reparar ou indenizar o dano ambiental. Sendo assim, aqueles que exercem atividades econômicas de risco ou potencialmente poluidoras se sujeitam ao princípio da defesa do meio ambiente, conforme estabelece o art. 170, inciso VI, da CF/1988²⁵⁰.

A Constituição e a Lei da Política Nacional do Meio Ambiente, em conjunto, estabelecem um regime especial de responsabilidade ao degradador ambiental e não permitem qualquer excludente na obrigação de reparar o dano ambiental. O poluidor deve assumir

²⁴⁷ Tema Repetitivo 438. Tese firmada: “A alegação de culpa exclusiva de terceiro pelo acidente em causa, como excludente de responsabilidade, deve ser afastada, ante a incidência da teoria do risco integral e da responsabilidade objetiva ínsita ao dano ambiental (art. 225, § 3º, da CF e do art. 14, § 1º, da Lei nº 6.938/81), responsabilizando o degradador em decorrência do princípio do poluidor-pagador.” BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial 1.114.398/PR**. Rel. Min. Sidnei Beneti. Segunda Seção, j. 16 fev. 2012.

²⁴⁸ Ver também: Tema Repetitivo 439. Tese firmada: “É devida a indenização por dano moral patente o sofrimento intenso do pescador profissional artesanal, causado pela privação das condições de trabalho, em consequência do dano ambiental.” BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial 1.114.398/PR**. Rel. Min. Sidnei Beneti. Segunda Seção, j. 16 fev. 2012.

²⁴⁹ LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

²⁵⁰ Art. 170 da CF/88: A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação. BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

integralmente todos os riscos que advêm de sua atividade, respondendo integralmente e objetivamente perante a sociedade pelos danos provocados²⁵¹.

Logo, o posicionamento dominante no direito brasileiro se baseia na incidência da responsabilidade objetiva para o dano ambiental, informada pela teoria do risco integral, tendo por pressuposto a existência de uma atividade que acarrete riscos para o meio ambiente ecologicamente equilibrado. A jurisprudência nos casos de derramamento de óleo reforça a incidência da teoria do risco integral e do regime objetivo de responsabilização dos danos ambientais²⁵².

O regime de responsabilidade adotado na legislação nacional se manifesta de forma mais rígida do que a CLC/69. A doutrina e a jurisprudência nacionais aplicam, majoritariamente, a teoria do risco integral aos danos ambientais, por ser a que mais se adequa à garantia de proteção do bem ambiental. Por outro lado, o regime internacional permite que o proprietário do navio se exima do dever de reparar o dano ambiental provocado pelo derramamento de óleo no mar, através dos excludentes de responsabilidade, em detrimento da preservação do meio marinho.

A possibilidade de exclusão de responsabilidade na CLC/69, em confronto com a teoria do risco integral, representa uma barreira às normas de responsabilidade civil ambiental provocada pelo derramamento de óleo no mar. Da mesma maneira, algumas limitações processuais, como os métodos de valoração e a imprescritibilidade do dano ambiental, também impõem empecilhos à harmonização do tema entre normas internacionais e nacionais.

2.3 Limitações processuais a partir da constatação do dano

²⁵¹ Art. 225 da CF/88: § 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. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

Art. 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.
BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

²⁵² Ver: BRASIL. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. **Apelação Cível 0002456-80.2004.4.03.6104/SP**. Rel. Des. Fed. André Nabarrete. Quarta Turma, j. 6 out. 2015.
BRASIL. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. **Apelação Cível 0008783-02.2008.4.03.6104/SP**. Rel. Des. Fed. Antonio Cedenho. Terceira Turma, j. 25 abr. 2018.

A complexidade do meio ambiente marinho impõe limitações processuais para aplicação da responsabilidade civil aos danos ambientais gerados pelo derramamento de óleo no mar, especialmente quando a fonte poluidora não pode ser identificada (manchas órfãs). Em virtude das características próprias a esse objeto de estudo, a valoração material dos danos ambientais e a prescrição do dever de reparação do dano ambiental são fatores que retratam barreiras entre normas internacionais e nacionais na responsabilização de poluidores.

O legislador brasileiro, por meio dos arts. 4.º, VII, e 14, § 1.º, ambos da Lei 6.938/1981²⁵³, e do art. 225, § 3.º da CF/1988²⁵⁴, determinou ao poluidor a obrigação de recuperar e/ou indenizar integralmente os danos ambientais, causados em decorrência da sua atividade. A recuperação do dano, como primeira medida a ser buscada, visa à reintegração, à recomposição ou à restauração dos bens ambientais lesados. A recuperação *in natura* é tida como o modelo ideal de reparação do dano ambiental. Alternativamente, a indenização busca a compensação financeira da perda ecológica, dada a extrema dificuldade em se alcançar a recuperação do bem ambiental²⁵⁵.

Os obstáculos para reparação integral do dano ocasionado pelo derramamento de óleo no mar são reforçados pela complexidade do meio ambiente, principalmente no que diz respeito ao alcance, à previsibilidade, à quantificação e à determinação dos efeitos do dano ambiental. Em razão da própria natureza do meio ambiente marinho, existe um certo grau de dificuldade na identificação do agente causador do dano, por conta do constante movimento das marés e do alto fluxo de embarcações em certas rotas marítimas²⁵⁶. Sem a identificação do poluidor, tampouco é possível estabelecer o nexo de causalidade entre o dano ambiental e a conduta danosa. Este fenômeno que dá nome às manchas órfãs, que caracterizam o aparecimento de

²⁵³ Art 4º - A Política Nacional do Meio Ambiente visará: VII - à imposição, ao poluidor e ao predador, da obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados e, ao usuário, da contribuição pela utilização de recursos ambientais com fins econômicos. Art. 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. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

²⁵⁴ Art. 225 da CF/88: § 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. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

²⁵⁵ LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

²⁵⁶ GIACOMETTI, R. B. **Derramamento de óleo o que fazer quando não se sabe sua origem**. Belo Horizonte: Editora Dialética, 2020.

substâncias oleosas em águas marinhas, quando a fonte não pode ser identificada²⁵⁷. Devido a essa peculiaridade, a análise acerca da reparação do dano ambiental provocado pelo derramamento de óleo no mar se concentra na indenização, como forma de compensação financeira pela perda ecológica.

A dificuldade da recuperação do dano ambiental não anula, contudo, o dever de reparação. Não sendo possível a reparação *in natura*, como instrumento subsidiário, a indenização equipara-se a um meio de compensar o prejuízo sofrido pelo meio ambiente. Assim, sempre que não for possível reabilitar o meio ambiente, torna-se equivalente o que se perdeu com a degradação ambiental e o que se deve obter a título de indenização pelo decréscimo na qualidade ambiental, como resultado da poluição por óleo.

Nesse contexto, a valoração material dos danos ambientais se torna uma tarefa bastante complexa, visto que os impactos ao meio ambiente não são sempre quantificáveis ou previsíveis, em termos econômicos. Sem mencionar que os danos ambientais, mesmo que adstritos ao viés material, incluem danos à biodiversidade, ao ecossistema marinho e ao bem-estar das populações, que não são necessariamente contemplados como fatores de igual peso entre os diferentes sistemas jurídicos.

Logo, a valoração material dos danos ambientais causados ao meio marinho pelo derramamento de óleo é limitada a partir dos critérios empregados pela ciência e pelo direito. Do ponto de vista científico, a complexidade do meio marinho dificulta a mensuração econômica dos efeitos do dano ambiental. Do ponto de vista jurídico, a aplicação de critérios como a proporcionalidade e a razoabilidade funcionam como balizas para quaisquer métodos de compensação financeira de dano ambiental, restringindo sua quantificação a parâmetros subjetivos do juízo, que, por vezes, desconsideram o valor intrínseco do meio marinho como macrobem e os custos sociais associados à degradação ambiental. Com efeito, a harmonização da função reparatória da responsabilidade civil ambiental encontra empecilhos nos limites impostos, tanto pela ciência quanto pelo direito, à valoração patrimonial da indenização do dano ambiental.

Da mesma forma, em decurso da complexidade do meio marinho, os efeitos dos danos ambientais podem se estender no tempo, razão pela qual os poluidores devem ser responsabilizados, sem restrições temporais quanto à reparação indenizatória. No entanto, como vimos no ponto 2.1.1. desta dissertação, a CLC/69 reforça a dimensão individual do direito ao

²⁵⁷ GIACOMETTI, R. B. **Derramamento de óleo o que fazer quando não se sabe sua origem**. Belo Horizonte: Editora Dialética, 2020.

meio ambiente, alinhada à visão do meio marinho como microbem, inclusive no tocante à prescrição do dever de reparação do dano ambiental. De acordo com a Convenção, os direitos à indenização prescrevem três anos após a data em que ocorrer o dano por poluição²⁵⁸.

Em sentido contrário, a lei brasileira afirma a imprescritibilidade do dever de reparação do dano ambiental, pois envolve interesses coletivos, difusos e indisponíveis da sociedade, em especial o direito fundamental ao meio ambiente equilibrado. Nessa concepção, o dano ambiental atinge, em primeiro lugar, o meio marinho como macrobem, diferentemente do prejuízo individual advindo do mesmo dano. Ao se considerar a natureza jurídica fundamental do direito ao meio ambiente saudável, o dever de reparação do dano ambiental é encoberto pela imprescritibilidade. Inclusive, o STF já confirmou interpretação da norma, segundo a qual: “*é imprescritível a pretensão de reparação civil de dano ambiental*”²⁵⁹.

A oposição entre os regimes jurídicos com relação ao reconhecimento da imprescritibilidade do dever de reparação do dano ocasionado pelo derramamento de óleo no mar também impõe uma barreira para harmonização jurídica acerca da responsabilização dos poluidores, em detrimento da proteção do meio marinho.

Diante da gravidade e extensão dos danos gerados pelo derramamento de óleo no mar, quando associados ao transporte marítimo de petróleo e ao fenômeno das manchas órfãs, cabem às normas nacionais e internacionais, em conjunto, buscar estabelecer uma harmonia em relação aos mecanismos de responsabilização civil ambiental do poluidor, especialmente no que diz respeito à obrigação de reparar o prejuízo ocasionado ao meio ambiente e àqueles afetados. No entanto, existem limites processuais para responsabilização civil de poluidores pelo dano ambiental. Vale analisar as regras relativas aos métodos de valoração patrimonial do dano ambiental (2.3.1.) e ao reconhecimento da imprescritibilidade do dever de reparação de danos ambientais (2.3.2.).

²⁵⁸ Artigo VIII - os direitos à indenização previstos pela presente Convenção prescreverão dentro de três anos após a data em que ocorrer o dano. Contudo, em nenhum caso uma ação poderá ser proposta após 6 anos a partir da data do incidente que ocasionou o dano. Quando o incidente consistir em uma série de ocorrências, o período de 6 anos deverá ser contado a partir da data da primeira ocorrência. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

²⁵⁹ Tema 999 - Imprescritibilidade da pretensão de reparação civil de dano ambiental. RE 654833/AC. Recurso extraordinário em que se discutiu, à luz dos arts. 1º, inc. III, 5º, caput, incs. V e X, 37, § 5º, e 225, § 3º, da Constituição da República, a imprescritibilidade da pretensão de reparação civil de dano ambiental. Tese: “É imprescritível a pretensão de reparação civil de dano ambiental”. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário 654833/AC (Tema 999)**. Rel. Min. Alexandre de Moraes. Tribunal Pleno, j. 24 jun. 2020.

2.3.1 A valoração patrimonial do dano ambiental a partir de critérios da ciência e do direito

A indenização, como forma de compensação ecológica, depende da valoração material/patrimonial do bem ambiental. Na prática, as regras aplicáveis à mensuração econômica do dano ambiental constituem um limites para responsabilização civil ambiental de poluidores. A análise financeira do dano necessariamente esbarra nos limites da ciência e do direito, especialmente com relação ao alcance, à quantificação e à determinação dos efeitos do dano ambiental, sem contar com a imprecisão acerca dos critérios jurídicos aplicados ao caso concreto, notadamente da proporcionalidade e razoabilidade, a fim de determinar o montante devido em razão de uma perda ecológica.

Como vimos, existem duas formas de reparação para o dano material ao meio ambiente: através da restauração natural e/ou pela indenização pecuniária. A prioridade é sempre a recomposição do bem ambiental, mas, quando esta não for possível, adota-se a indenização como forma compensatória do dano ambiental.

Não obstante o caráter subsidiário da reparação pecuniária, a indenização assume o protagonismo quando se adota, como pano de fundo, o dano ambiental causado pelas manchas órfãs. Como forma de reparação do dano por óleo no mar, a indenização estabelece um mecanismo que permite a compensação dos prejuízos sofridos, promovendo a recuperação dos ambientes afetados e a responsabilidade ambiental, mesmo na ausência de um agente poluidor claramente identificado²⁶⁰.

Na jurisprudência brasileira, o *quantum* indenizatório correspondente ao dano causado pelo derramamento de óleo no mar é obtido através da "Proposta de Critério para Valoração Monetária de Danos Causados por Derrames de Petróleo ou de seus Derivados no Ambiente Marinho". A metodologia, desenvolvida pela CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo, considera cinco fatores principais para valoração patrimonial de danos ambientais causados por derramamentos de óleo no ambiente marinho: a) volume de óleo derramado, b)

²⁶⁰ A legislação nacional não é completamente omissa em respeito à ocorrência das manchas órfãs. No Plano Nacional de Contingência, disciplinado pelo Decreto no 10.950/2022, existe determinação para que os custos decorrentes dos derramamentos de óleo sem origem definida sejam arcados pelos entes federativos e, caso o poluidor não seja identificado até o término das ações de resposta, pela Autoridade Nacional. Art. 9, inciso VI, alínea b) enquanto não identificado o poluidor, os custos relativos às atividades de resposta e de mitigação serão cobertos pelos entes federativos, no âmbito de suas competências; e alínea c) a Autoridade Nacional irá providenciar o ressarcimento dos bens e dos serviços requisitados nos termos deste Decreto, nas hipóteses em que o poluidor não for identificado até o término das ações de resposta. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 10.950, de 27 de janeiro de 2022**. Dispõe sobre o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Decreto/D10950.htm#art28. Acesso em: 10 jun. 2025.

grau de vulnerabilidade da área atingida, c) toxicidade do produto (nível de nocividade do óleo ou derivado específico), d) persistência do produto no meio ambiente (tempo que o contaminante permanece ativo no ecossistema) e e) mortalidade de organismos (impacto direto na fauna e flora locais), sendo que cada um desses fatores recebe um peso específico na fórmula de cálculo, refletindo sua importância relativa no contexto do dano ambiental.

A lei brasileira não fixa método para a valoração da indenização por dano ambiental, por isso, nada obsta a aplicação dos critérios estabelecidos na metodologia CETESB, desde que atendidas as particularidades de cada caso. Na prática, o dano material ou patrimonial ao meio marinho é balizado pelos princípios da razoabilidade e proporcionalidade, entre outros critérios de adequação, como, por exemplo, a reincidência e a atuação do poluidor no sentido de minimizar o dano ambiental.

Não se pode afirmar que existe unanimidade com relação a utilização de fórmulas matemáticas para valoração material do dano ambiental. Há quem critique o emprego da racionalidade econômica à mensuração do dano ambiental, tendo em vista que os impactos ao meio ambiente não são sempre quantificáveis ou previsíveis, em termos financeiros. Sem mencionar que os danos ambientais, mesmo que adstritos ao viés material, incluem danos à biodiversidade, ao ecossistema marinho e ao bem-estar das populações, presentes e futuras.

No entanto, a jurisprudência brasileira consagra o cálculo da indenização do dano ambiental por óleo com base na fórmula estabelecida pela CETESB, que representa critério objetivo e técnico-científico, ressalvadas as peculiaridades caso a caso. Em verdade, o juízo não fica vinculado a tal estimativa, que é adequada à luz de critérios subjetivos, como os da proporcionalidade e da razoabilidade.

Em um mesmo caso, o Tribunal Regional Federal da 3ª Região se utilizou dos parâmetros da proporcionalidade e razoabilidade para minorar e, em seguida, majorar o *quantum* indenizatório devido em razão de dano ambiental. No dia 11/08/2007, a embarcação Chata GB-75 derramou 05 (cinco) litros de óleo no Estuário de Santos, em decorrência do rompimento do mangote de abastecimento durante a transferência do combustível para um caminhão da empresa *Suply Service*.

Em 2022, em sede de Apelação na Ação Civil Pública 0004260-34.2014.4.03.6104, a Quarta Turma fixou a indenização no valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), considerado razoável e proporcional para a reparação do dano, tendo em conta a quantidade de óleo

derramado (cinco litros), os efeitos causados nas águas do Estuário de Santos, a toxicidade do produto, a reincidência da ré e a ação de remoção do material²⁶¹.

Em 2025, na ocasião do julgamento de embargos de declaração interpostos na Apelação, a Quarta Turma, por unanimidade, decidiu majorar a indenização ao valor de R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais), inicialmente estabelecido em R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), com fundamento na especial vulnerabilidade ambiental do Estuário, na toxicidade do produto, na reincidência da ré e na inércia da empresa em atuar no sentido de minimizar o dano ambiental. O montante majorado foi considerado mais proporcional e razoável para a reparação do dano. Tendo em vista a metodologia da CETESB, o valor indenizatório corresponderia à R\$ 125.000,00 (cento e vinte e cinco mil reais)²⁶².

Na perspectiva normativa da CLC/69, a reparação devida em razão do dano ambiental é limitada ao custo das medidas razoáveis tomadas pelas pessoas para prevenir e minimizar os efeitos da poluição por óleo. Comprovar o custo e a razoabilidade das medidas configura uma tarefa árdua, ainda mais ao considerar que os danos ambientais, mesmo restritos ao direito ambiental de interesse individual, também enfrentam o mesmo obstáculo de se avaliar uma perda ecológica em termos monetários.

Fora do quadro normativo da CLC/69, a Corte Internacional de Justiça – CIJ já assentou que o princípio de reparação integral (*principle of full reparation*) integra o rol de princípios do direito internacional, segundo o qual é devida reparação pelos danos causados ao ambiente em si mesmos, além das despesas incorridas pelo Estado lesado em consequência desses danos²⁶³. No julgamento do caso *Certain Activities*, o Tribunal reafirmou, inclusive, que a indenização pode ser uma forma adequada de reparação, particularmente nos casos em que a restituição do bem ambiental seja materialmente impossível ou indevidamente onerosa²⁶⁴, o que é relevante no caso das manchas órfãs.

O direito internacional não prescreve qualquer método específico de avaliação patrimonial do dano ambiental, mas também se utiliza de outros parâmetros para dimensionar

²⁶¹ BRASIL. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. **Apelação Cível 0004260-34.2014.4.03.6104**. Rel. Des. Fed. Marli Marques Ferreira. 4ª Turma, j. 13 abr. 2022.

²⁶² BRASIL. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. **Embargos de Declaração 0004260-34.2014.4.03.6104**. Rel. Des. Fed. Wilson Zauhy. 4ª Turma, j. 15 jan. 2025.

²⁶³ ICJ - International Court of Justice. *Certain Activities Carried Out by Nicaragua in the Border Area (Costa Rica v Nicaragua)*, Compensation, Judgment, 2 February 2018, **ICJ Reports** 2018, parágrafo 41.

²⁶⁴ ICJ - International Court of Justice. *Certain Activities Carried Out by Nicaragua in the Border Area (Costa Rica v Nicaragua)*, Compensation, Judgment, **ICJ Reports** 2018, parágrafo 31.

os efeitos do dano. Os Tribunais e Cortes internacionais consideram, portanto, diferentes métodos de avaliação, levando em conta as características particulares de cada caso²⁶⁵.

A CIJ defende que os danos ambientais e a deterioração ou perda da capacidade do meio ambiente em fornecer bens e serviços são compensáveis, segundo o direito internacional. Essa abordagem toma, como ponto de partida, o ecossistema como um todo e pode incluir a indenização pela deterioração ou perda de bens e serviços ambientais no período anterior à recuperação, além do custeamento da restauração do meio ambiente danificado²⁶⁶. Para a Corte, a avaliação global dos danos é a mais apropriada, pois permite considerar a capacidade de regeneração natural do meio afetado, sem ter de estabelecer um valor específico de indenização para cada um dos bens e serviços ambientais²⁶⁷.

Segundo a Corte, a ausência de certeza quanto à extensão do dano não impede que um tribunal conceda um valor que considere refletir aproximadamente o comprometimento ou perda de bens e serviços ambientais. A ausência de provas adequadas quanto à extensão do dano material não impede a indenização do dano ambiental²⁶⁸. O que importa é que a decisão recorra a elementos que ofereçam uma base razoável para a avaliação econômica do dano ambiental. Assim, embora os danos ambientais não possam ser determinados por mera suposição, é suficiente que as evidências demonstrem inferência justa e razoável causada pelo dano no meio ambiente²⁶⁹.

Na ordem jurídica interna, a avaliação patrimonial dos danos ambientais causados por derramamento de óleo no mar invoca a metodologia da CETESB. No regime internacional da CLC/69, a avaliação patrimonial dos danos ambientais se insere no âmbito do direito ambiental de interesse individual, restrita aos efeitos reflexos que a lesão ao meio ambiente ocasiona aos indivíduos e ao seu patrimônio. De forma geral, as regras aplicáveis à mensuração econômica do dano ambiental configuram barreiras para responsabilização de poluidores, em detrimento da proteção do meio marinho.

A indenização, como forma de compensação ecológica, é limitada a partir de critérios da ciência e do direito, com relação ao alcance, à quantificação e à determinação dos efeitos do

²⁶⁵ ICJ - International Court of Justice. Certain Activities Carried Out by Nicaragua in the Border Area (Costa Rica v Nicaragua) , Compensation, Judgment, 2 February 2018, **ICJ Reports** 2018, parágrafo 52.

²⁶⁶ ICJ - International Court of Justice. Certain Activities Carried Out by Nicaragua in the Border Area (Costa Rica v Nicaragua) , Compensation, Judgment, 2 February 2018, **ICJ Reports** 2018, parágrafo 42.

²⁶⁷ ICJ - International Court of Justice. Certain Activities Carried Out by Nicaragua in the Border Area (Costa Rica v Nicaragua) , Compensation, Judgment, 2 February 2018, **ICJ Reports** 2018, parágrafos 81-82.

²⁶⁸ ICJ - International Court of Justice. Certain Activities Carried Out by Nicaragua in the Border Area (Costa Rica v Nicaragua) Compensation, Judgment, 2 February 2018, **ICJ Reports** 2018, parágrafo 35.

²⁶⁹ TRAIL SMELTER ARBITRATION. United States v. Canada. Award, 1938 e 1941.

dano ambiental, além da imprecisão acerca dos critérios jurídicos aplicados aos casos concretos, notadamente da proporcionalidade e razoabilidade. Na mesma linha, a divergência entre o regime internacional da CLC/69 e a norma brasileira acerca da prescrição do dever de reparação do dano ambiental também impõe empecilho à responsabilidade civil ambiental.

2.3.2 (Im)prescritibilidade do dano ambiental

As normas internacional e nacional também divergem no que diz respeito ao reconhecimento da prescrição do dever de reparação de danos ambientais causados pelo derramamento de óleo no mar. A jurisprudência brasileira é firme, no sentido de que a reparação de danos ambientais está protegida pela imprescritibilidade. Por outro lado, a CLC/69 prevê que os direitos à indenização prescrevem três anos após a data em que ocorrer o dano por poluição, como regra. Essa discrepância sobre a imprescritibilidade da reparação do dano ocasionado pelo derramamento de óleo no mar impõe limite para responsabilidade civil ambiental.

Segundo Código Civil brasileiro²⁷⁰, o direito para postular ação de reparação civil por danos prescreve em três anos, quando inserido na esfera dos direitos privados. No entanto, o direito fundamental ao meio ambiente equilibrado é tutelado por meio de Ação Civil Pública²⁷¹, no que se destina a proteção do bem ambiental, enquanto macrobem, de interesse coletivo, difuso e indisponível. Nessa concepção, o dano ambiental atinge prioritariamente o macrobem e difere do prejuízo individual advindo do mesmo dano. Ao se considerar a natureza jurídica fundamental do direito ao meio ambiente saudável, o dever de reparação do dano ambiental é encoberto pela imprescritibilidade.

Em 2020, o Supremo Tribunal Federal julgou o Tema de Repercussão Geral 999²⁷², tratando justamente do reconhecimento dos efeitos da prescrição sobre o dano ambiental. No

²⁷⁰ Art. 206. Prescreve: § 3º Em três anos: V - a pretensão de reparação civil. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 10.406, 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil.

²⁷¹ Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados: I - ao meio-ambiente; IV - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 7.347, 24 de julho de 1985**. Disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio-ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17347orig.htm#:~:text=LEI%20No%207.347%2C%20DE%2024%20DE%20JULHO%20DE%201985.&text=Disciplina%20a%20a%C3%A7%C3%A3o%20civil%20p%C3%BAblica.VETADO%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs. Acesso em: 11 jun. 2025.

²⁷² Tema 999 - Imprescritibilidade da pretensão de reparação civil de dano ambiental. RE 654833/AC. Recurso extraordinário em que se discutiu, à luz dos arts. 1º, inc. III, 5º, caput, incs. V e X, 37, § 5º, e 225, § 3º, da Constituição da República, a imprescritibilidade da pretensão de reparação civil de dano ambiental. Tese: “É imprescritível a pretensão de reparação civil de dano ambiental”.

juízo, foi esclarecido que, embora a Constituição e as leis ordinárias não referenciem especificamente o prazo prescricional para a reparação de danos ambientais, notadamente a tutela constitucional sobre o direito fundamental ao meio ambiente saudável impõe o reconhecimento da imprescritibilidade da reparação civil do dano ambiental. Com isso, o STF definiu seguinte tese: “*é imprescritível a pretensão de reparação civil de dano ambiental*”.

A jurisprudência aceita amplamente a tese da imprescritibilidade do dano ambiental, aplicada aos derramamentos de óleo no mar. Por exemplo, acórdão proferido pelo Tribunal Regional Federal da 3ª Região em sede de apelação na Ação Civil Pública 0002315-75.2015.4.03.6104/SP²⁷³ reformou a sentença de piso, no sentido de reconhecer a imprescritibilidade das ações que visem a reparar o dano ao meio ambiente marinho, pois envolvem interesses coletivos, difusos e indisponíveis da sociedade.

De forma contrária, a CLC/69 tem expressa previsão quanto à prescrição do dever de reparação dos danos ambientais. Nos termos do artigo 8º, os direitos à indenização previstos pela Convenção prescreverão dentro de três anos após a data em que ocorrer o dano. Nenhuma ação poderá ser proposta após seis anos a partir da data do incidente que ocasionou o dano²⁷⁴.

Correspondem a duas concepções diversas. A CLC/69 delimita um limite temporal de três anos para a reparação do dano. Essa previsão normativa do regime internacional denota a prescrição do dever de reparação do dano ambiental, em privilégio da visão do meio ambiente marinho enquanto microbem ambiental, no que se restringe ao âmbito do direito ambiental de interesse individual²⁷⁵.

A norma brasileira, por sua vez, favorece a dimensão do meio marinho enquanto macrobem²⁷⁶, uma vez que confirma a imprescritibilidade da reparação do dano ambiental. O direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, conforme disposto na Constituição Federal, consagra essa proteção do macrobem ambiental, com intuito de

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário 654833/AC (Tema 999)**. Rel. Min. Alexandre de Moraes. Tribunal Pleno, j. 24 jun. 2020.

²⁷³ BRASIL. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. **Apelação Cível 0002315-75.2015.4.03.6104/SP**. Rel. Des. Fed. Luiz Alberto de Souza Ribeiro. 6ª Turma, j. 28 set. 2021.

²⁷⁴ Artigo VIII - os direitos à indenização previstos pela presente Convenção prescreverão dentro de três anos após a data em que ocorrer o dano. Contudo, em nenhum caso uma ação poderá ser proposta após 6 anos a partir da data do incidente que ocasionou o dano. Quando o incidente consistir em uma série de ocorrências, o período de 6 anos deverá ser contado a partir da data da primeira ocorrência. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

²⁷⁵ Argumento trabalhado no ponto 2.1.1. desta dissertação.

²⁷⁶ Argumento trabalhado no ponto 2.1.2. desta dissertação.

resguardar, em primeiro lugar, interesse coletivo e difuso de toda humanidade, inclusive no tocante à imprescritibilidade do dano ao meio ambiente.

Nesse sentido, a divergência normativa entre o regime internacional da CLC/69 e o ordenamento jurídico interno acerca da prescrição do dever de reparação do dano ambiental demonstra uma barreira à responsabilidade civil ambiental nos casos de derramamento de óleo no mar.

2.4. Reflexões acerca dos limites para responsabilidade civil ambiente frente ao fenômeno das manchas órfãs

Neste capítulo, foram apontados limites materiais e procedimentais que impedem a responsabilidade civil ambiental de entidades privadas pelo dano ocasionado pelo derramamento de óleo no mar. Especialmente, se destacam a própria conceituação do dano ambiental, as divergências da norma internacional CLC/69 frente a preceitos adotados no direito brasileiro e as limitações processuais constatadas a partir do dano. Em razão dessas barreiras à responsabilidade civil ambiental, nem sempre se pode garantir a reparação dos danos causados ao ambiente marinho²⁷⁷. A partir dessa reflexão, podem ser levantadas hipóteses para aprimorar o modelo da responsabilidade civil ambiental, tendo em mente as manchas órfãs.

Primeiramente, a delimitação do conceito de dano ambiental é um pressuposto indispensável ao entendimento da responsabilidade civil ambiental ocasionada por derramamento de óleo no mar. O dano ao meio ambiente é tratado indiretamente pela CLC/69, enquanto perda econômica ou patrimonial quantificável, através do dano reflexo²⁷⁸ experimentados por pessoas ou pela sua propriedade²⁷⁹ (microbem). Esse conceito não engloba, ou propositalmente exclui, a reclamação do dano ambiental *lato sensu*, enquanto macrobem,

²⁷⁷ Inclusive, esses limites podem repercutir sob a perspectiva da litigância ambiental nos tribunais, no que diz respeito à proteção do meio marinho e costeiro. Em pesquisa, destacam-se o quantitativo de casos emblemáticos relacionados ao tema do petróleo, em conjunto com o problema jurídico da responsabilidade civil, seja por danos causados pela sua produção ou seu transporte. COSTA DE OLIVEIRA, Carina; POTI, Marco Antonio; LEAL, Sara. A litigância costeira e marinha no Brasil:: A similaridade com as interpretações da jurisprudência ambiental. **Revista Direito Ambiental e Sociedade**, [S. l.], v. 13, n. 03, 2024. DOI: 10.18226/22370021.v13.n3.06. Disponível em: <https://sou.ucs.br/etc/revistas/index.php/direitoambiental/article/view/11731>. Acesso em: 7 jul. 2025.

²⁷⁸ É entendido como o *dano por intermédio do meio ambiente* ou *dano ricochete* causado aos interesses legítimos de determinada pessoa, configurando um dano particular que ataca um direito subjetivo e autoriza o lesado a buscar uma reparação pelo prejuízo patrimonial ou extrapatrimonial provocado pelo dano ambiental. LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

²⁷⁹ GAILHOFER, P. *et al.* **Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm**. Springer International Publishing, 2023. Disponível em: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-031-13264-3>. Acesso em: 11 jun. 2025.

quando concerne aos interesses da coletividade, causados ao meio ambiente marinho pelo derramamento de óleo no mar.

A reparação do dano ambiental como macrobem fica sujeita à análise particular das cortes nacionais. O legislador brasileiro, apesar de não conceituar o dano ambiental propriamente dito²⁸⁰, determinou que o poluidor é obrigado a reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, impactados por sua atividade²⁸¹. A partir dessa dupla obrigação, a norma assegurou a proteção do meio ambiente como bem jurídico comum e coletivo (macrobem), mas também enquanto microbem, em função de interesses particulares, patrimoniais e extrapatrimoniais.

O fenômeno das manchas órfãs é caracterizado pelo vazamento de petróleo ou derivados no mar, sem que a origem possa ser identificada, criando uma lacuna no que diz respeito ao agente poluidor e ao nexos causal, com particular ênfase no aspecto do dano²⁸². Logo, os danos

²⁸⁰ Ainda que o objetivo deste trabalho não seja adentrar nos pormenores acerca da conceituação do dano ambiental e sim dimensionar principais diferenças entre o conceito do dano causado pelo óleo no mar no que diz respeito às normas nacional e internacional, importante esclarecer que no ordenamento jurídico brasileiro, o conceito de dano ambiental é baseado, em primeira mão, pelo artigo 3, incisos II e III da PNMA, o que não se aplica ao campo internacional. “Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por: II - degradação da qualidade ambiental, a alteração adversa das características do meio ambiente; III - poluição, a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente: a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população; b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas; c) afetem desfavoravelmente a biota; d) afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente; e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos.”

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/16938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

No âmbito das normas infralegais, existem Resoluções do CONAMA que abordam padrões de qualidade da água e limites de rejeitos, bem como Atos Normativos do IBAMA, que também podem servir como parâmetros para o conceito do dano ambiental causado pelo derramamento de óleo no mar. Por exemplo: BRASIL. CONAMA. **Resolução nº 357, de 17 de março de 2005**. Dispõe sobre a classificação dos corpos de água e diretrizes ambientais para o seu enquadramento, bem como estabelece as condições e padrões de lançamento de efluentes, e dá outras providências. BRASIL. CONAMA. **Resolução nº 430, de 13 de maio de 2011**. Dispõe sobre as condições e padrões de lançamento de efluentes. BRASIL. CONAMA. **Resolução nº 273, de 29 de novembro de 2000**. Estabelece diretrizes para o licenciamento ambiental de postos de combustíveis e serviços e dispõe sobre a prevenção e controle da poluição. Art. 3º Para os fins desta norma, entende-se por: V - dano ambiental: é toda lesão causada ao meio ambiente, decorrente da degradação de atributos ambientais por meio de omissões, ações e atividades não autorizadas ou em desacordo com as autorizações vigentes, que atente contra o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado. BRASIL. IBAMA. **Instrução Normativa 20, de 27 de setembro de 2024**. Estabelece procedimentos para a cobrança da reparação por danos ambientais pela via administrativa em decorrência de fatos apurados na aplicação de sanções administrativas pelo Ibama.

²⁸¹ 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. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/16938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

²⁸² GIACOMITTI, Renata Brockelt. Derramamento de óleo no mar por manchas órfãs e a responsabilidade por dano socioambiental. Dissertação (Mestrado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) — Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014. Disponível em: <https://educapes.capes.gov.br/handle/1884/89564>. Acesso em: 4 jul. 2025.

causados pelas manchas órfãs enfatizam a necessidade de adequação do conceito à complexidade do problema jurídico, devido a ausência de autoria e nexo causal.

A definição legal de dano ambiental por poluição adotada pelo regime internacional da CLC/69 limita a reparação civil aos danos materiais, desde que adstrita ao critério de razoabilidade, em detrimento de danos extrapatrimoniais ou danos ecológicos. No entanto, na legislação brasileira, predomina a visão do dano ambiental *lato sensu*. No nosso ordenamento jurídico, a defesa do meio marinho, está inevitavelmente unida ao interesse público e à coletividade, de forma autônoma ao interesse individual. Além disso, o dano ambiental *lato sensu* permite reparação de lesões de natureza patrimonial, decorrente de prejuízo material ao meio ambiente; e extrapatrimonial, resultado da perda qualidade ambiental de ordem imaterial.

Também vigora no sistema jurídico brasileiro o princípio da reparação integral²⁸³, segundo o qual o responsável deve reparar integralmente o dano ambiental por todos seus efeitos, individuais e coletivos, garantindo às gerações presentes e futuras o equilíbrio ecológico. A reparação integral do dano ao meio ambiente deve compreender não apenas o prejuízo diretamente causado aos recursos ambientais, mas também toda a extensão de danos produzidos em consequência do fato danoso, como a perda efetiva de qualidade ambiental, a recomposição do meio degradado e os danos morais resultantes da degradação ao bem ambiental, a par do interesse público²⁸⁴. Logo, ao contrário do regime internacional da CLC/69, a norma brasileira permite a cumulação do dano ambiental material ao dano ambiental extrapatrimonial, do dano ambiental individual ao dano ambiental coletivo, em sintonia ao princípio da reparação integral do dano.

Com efeito, não é possível dissociar danos ambientais reflexos dos danos ao meio ambiente, enquanto macrobem, pois os últimos, sobretudo, não podem ficar sem reparação. Tendo como pano de fundo o cenário de manchas órfãs, a responsabilização de agentes privados por danos ambientais deve intentar proteger o meio ambiente marinho, enquanto bem jurídico autônomo, unitário e reparável, mesmo diante da ausência de autoria determinada e nexo de causalidade firmado.

²⁸³ Art. 225 da CF/88: § 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. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

²⁸⁴ MIRRA, Álvaro Luiz Valery. **Ação Civil Pública e a Reparação do Dano Ambiental**. 2ª ed., São Paulo, Editora Juarez de Oliveira, 2004, pp. 314-315.

A conceituação do dano ambiental *lato sensu*, conforme adotada no direito interno, favorece a proteção mais ampla do meio ambiente marinho. Quer dizer, o dano ambiental *lato sensu* garante a defesa do meio ambiente na sua concepção mais totalizante, o meio ambiente ecologicamente equilibrado. Nesse sentido, cabe, como proposta de melhoria, a extensão do conceito adotado pelo regime internacional (CLC/69, CLC/92, FIPOL/92 e Protocolo Suplementar de 2003) no que diz respeito a dimensão do dano ambiental causado pelo derramamento de óleo no mar. Cabe estudar a expansão da definição legal adotada pelo regime internacional (“dano por poluição”), de forma a abarcar também os danos coletivos, os danos extrapatrimoniais e os danos puramente ecológicos.

Em segundo lugar, ao se realizar análise acerca das normas sobre responsabilidade civil ambiental por derramamento de óleo no mar, sobressaem alguns aspectos incompatíveis entre as normas nacionais e o regime da CLC/69, de origem internacional. Em dois pontos, a previsão normativa da lei brasileira e as disposições do texto internacional entram em confronto entre si: quanto à canalização e limitação da responsabilidade pelo dano ambiental na figura do proprietário do navio em contraste com o princípio da reparação integral e quanto à possibilidade de excludentes de responsabilidade em face da teoria do risco integral.

Apesar de aderir a responsabilidade objetiva, a Convenção não a adota de forma absoluta. No quadro normativo proposto pela CLC/69, a responsabilidade do proprietário é objetiva, enquanto canalizada na figura do proprietário do navio, mas não é ilimitada. A Convenção prevê uma obrigação de se reparar, sem a demonstração de culpa, até um limite pré-determinado pelo seguro, independentemente da extensão real do dano.

A lei brasileira não se atém aos limites indenizatórios previstos na Convenção, em obediência ao princípio da reparação integral, fundamento que rege a reparação de danos ambientais no direito interno. O princípio da reparação integral²⁸⁵ demanda que todos responsáveis pela degradação ambiental estejam sujeitos a reparar ou indenizar integralmente os danos ambientais, inclusive os prejuízos indiretos (danos morais ou extrapatrimoniais

²⁸⁵ Art. 225 da CF/88: § 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. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

Art. 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.
BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

ambientais) causados pela poluição do meio ambiente. Conforme essa lógica, podem ser incluídos no rol de responsáveis não somente o proprietário do navio, mas também o armador, o afretador, o proprietário da carga, as sociedades de classificação, as seguradoras, etc²⁸⁶.

As normas também divergem quanto à possibilidade de eximir a responsabilidade do agente causador do dano. A norma brasileira não admite que o poluidor alegue caso fortuito, força maior ou culpa exclusiva de terceiro, a fim de evitar o dever de reparação. Devido à aplicação da teoria do risco integral, o direito interno não acata a possibilidade de excludentes de responsabilidade, já que o poluidor, quem quer que seja, deve reparar integralmente os danos causados, segundo o parâmetro da responsabilidade objetiva²⁸⁷. Em contrapartida, a CLC/69 prevê que o proprietário pode se eximir da responsabilidade por dano de poluição nas hipóteses taxativas descritas no texto da Convenção²⁸⁸.

²⁸⁶ A partir do conceito de poluidor, constante no art. 3º, inciso IV do PNMA, é possível extrair que a responsabilidade é solidária entre os poluidores. No sistema jurídico brasileiro, a solidariedade se estende a todos os agentes que contribuem para que o dano ambiental ocorresse, mesmo que de maneira indireta. “Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por: IV - poluidor, a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental.” BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

Em oposição, existe apenas uma hipótese para a responsabilidade solidária na CLC/69, presente no artigo IV: “quando os derrames ou descargas de óleo se dão em mais de um navio e daí resultam danos por poluição, os proprietários de todos os navios envolvidos serão, a não ser que exonerados de acordo com o artigo III, solidariamente, responsáveis pela totalidade dos danos que não possam ser razoavelmente divisíveis”. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

²⁸⁷ A reparação integral do dano ambiental é decorrente do art. 225, § 3º, da CF/1988, e do art. 14, § 1º, da Lei 6.938/1981, que não restringiram a extensão da reparação. Art. 225 da CF/88: § 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. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

Art. 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. BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

²⁸⁸ Artigo 3º, § 2º - O proprietário não será responsável por dano de poluição se provar que o dano: a) resultou de um ato de guerra, de hostilidade, de uma guerra civil, de uma insurreição ou de um fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível, ou b) resultou totalmente de um ato ou omissão praticado por um terceiro com intenção de produzir danos, ou c) resultou integralmente de negligência ou de ato prejudicial de um Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de faróis ou de outros auxílios à navegação, no exercício dessa função. § 3º - Se o proprietário provar que o dano por poluição em sua totalidade ou em parte, seja de um ato ou omissão feito com intenção de causar danos, pela pessoa que sofreu esses danos ou de negligência dessa pessoa, o proprietário pode ser desobrigado em todo ou em parte de sua responsabilidade para com a citada pessoa. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção

A teoria do risco integral vincula a responsabilidade objetiva do dano ambiental ao desenvolvimento de atividades perigosas ou de risco, como, por exemplo, o transporte internacional marítimo de óleo. Para tanto, é suficiente que a atividade tenha potencial de acarretar prejuízos ao meio ecológico para que se aponte responsabilidade do agente. Nesses moldes, o poluidor deve ser responsabilizado em virtude de atividade potencialmente poluidora, sujeitando-se à reparação integral dos danos, independentemente de culpa. Logo, se uma empresa desempenha determinada atividade de risco e, sobretudo, dela colhem-se lucros, deve responder pelos danos que provoca, independentemente da comprovação de dolo ou culpa. Caso contrário, o poluidor seria beneficiado a partir da invocação de excludentes de responsabilidade, com intuito de se eximir do dever de reparar ou indenizar o dano ambiental.

O regime de responsabilidade civil ambiental adotado na legislação nacional se manifesta de forma mais rígida do que a CLC/69. A norma nacional aplica a teoria do risco integral aos danos ambientais, por ser a que mais se adequa à garantia de proteção do bem ambiental. Por outro lado, o regime internacional permite que o proprietário do navio se exima do dever de reparar o dano ambiental provocado pelo derramamento de óleo no mar, através dos excludentes de responsabilidade, em detrimento da preservação do meio marinho.

No caso das manchas órfãs, quando o responsável não pode ser identificado ou é controvertido, a canalização e a limitação da responsabilidade civil por dano ambiental na figura do proprietário do navio, bem como a incidência de excludentes de responsabilidade, tornam inviável a reparação integral dos danos ao meio marinho, resultando na insuficiência na proteção do bem ambiental. Esse ponto nos leva a refletir acerca da inclusão da hipótese das manchas órfãs no sistema internacional “*Global Oil Pollution Regime*”, impondo aos Fundos a cobertura dos danos por óleo no mar, independentemente de autoria²⁸⁹. No caso de adesão às Convenções²⁹⁰, caberia repensar a lógica do sistema internacional, de acordo com os parâmetros reforçados pelo direito interno, especialmente a partir da responsabilidade objetiva do poluidor, do princípio da reparação integral e da teoria do risco integral.

Por fim, foram constatadas limitações processuais para aplicação da responsabilidade civil aos danos ambientais gerados pelo derramamento de óleo no mar, quando a fonte poluidora não pode ser identificada (manchas órfãs). A valoração material dos danos ambientais e a

Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

²⁸⁹ A cobertura do Fundo (FIPO/92) está condicionado à identificação do navio, o que inviabiliza a reparação dos danos, quando não há poluidor conhecido.

²⁹⁰ Até o momento de escrita dessa dissertação, o Brasil ainda não se tornou signatário da CLC/92, bem como das Convenções que estabeleceram os Fundos subsequentes.

prescrição do dever de reparação do dano ambiental são fatores que representam barreiras entre as normas internacionais e nacionais na responsabilização de entidades privadas pelo dano por óleo.

Os obstáculos para reparação do dano ocasionado pelo derramamento de óleo no mar são reforçados pela complexidade do meio ambiente marinho, principalmente no que diz respeito ao alcance, à previsibilidade, à quantificação e à determinação dos efeitos do dano ambiental. Existe um certo grau de dificuldade na identificação do agente causador do dano, por conta do constante movimento das marés e do alto fluxo de embarcações em certas rotas marítimas²⁹¹. Sem a identificação do poluidor, tampouco é possível estabelecer o nexo de causalidade entre o dano ambiental e a conduta danosa, fenômeno que dá nome às manchas órfãs.

A dificuldade na identificação do autor do dano ambiental não anula, contudo, o dever de reparação. A indenização assume o protagonismo quando se adota, como pano de fundo, o dano ambiental causado pelas manchas órfãs²⁹². Como forma de reparação do dano por óleo no mar, a indenização estabelece um mecanismo que permite a compensação pecuniária dos prejuízos sofridos, promovendo a recuperação dos ambientes afetados e a responsabilidade ambiental, mesmo na ausência de um agente poluidor claramente identificado²⁹³.

Não se pode afirmar que existe unanimidade com relação a utilização de fórmulas matemáticas para valoração material do dano ambiental. Na lei brasileira, o *quantum* indenizatório correspondente ao dano causado pelo derramamento de óleo no mar é obtido através da metodologia desenvolvida pela CETESB. De acordo com a CLC/69, a reparação

²⁹¹ GIACOMETTI, R. B. **Derramamento de óleo o que fazer quando não se sabe sua origem**. Belo Horizonte: Editora Dialética, 2020.

²⁹² Como vimos, existem duas formas de reparação para o dano material ao meio ambiente: através da restauração natural e/ou pela indenização pecuniária. A prioridade é sempre a recomposição do bem ambiental, mas, quando esta não for possível, adota-se a indenização como forma compensatória do dano ambiental. Não obstante o caráter subsidiário da reparação pecuniária, no caso das manchas órfãs, a restauração natural é, em grande parte dos casos, inviável, pela magnitude dos derramamentos causados por petroleiros (exemplo: nordeste brasileiro em 2019) e pela ausência de autoria.

²⁹³ A legislação nacional não é completamente omissa em respeito à ocorrência das manchas órfãs. No Plano Nacional de Contingência, disciplinado pelo Decreto no 10.950/2022, existe determinação para que os custos decorrentes dos derramamentos de óleo sem origem definida sejam arcados pelos entes federativos e, caso o poluidor não seja identificado até o término das ações de resposta, pela Autoridade Nacional. Art. 9, inciso VI, alínea b) enquanto não identificado o poluidor, os custos relativos às atividades de resposta e de mitigação serão cobertos pelos entes federativos, no âmbito de suas competências; e alínea c) a Autoridade Nacional irá providenciar o ressarcimento dos bens e dos serviços requisitados nos termos deste Decreto, nas hipóteses em que o poluidor não for identificado até o término das ações de resposta. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 10.950, de 27 de janeiro de 2022**. Dispõe sobre o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Decreto/D10950.htm#art28. Acesso em: 10 jun. 2025.

devida em razão do dano ambiental é limitada ao custo das medidas razoáveis tomadas pelas pessoas para prevenir e minimizar os efeitos da poluição por óleo²⁹⁴.

A valoração material dos danos ambientais se torna uma tarefa bastante complexa, visto que os impactos ao meio ambiente não são exatamente quantificáveis ou previsíveis, em termos econômicos. Sem mencionar que os danos ambientais, além do viés material, também incluem danos à biodiversidade, ao ecossistema marinho e ao bem-estar das populações. Do ponto de vista científico, a complexidade do meio marinho dificulta a mensuração econômica dos efeitos do dano ambiental. Do ponto de vista jurídico, a aplicação de critérios como a proporcionalidade e a razoabilidade funcionam como balizas para métodos de compensação financeira do dano ambiental, restringindo sua quantificação a parâmetros subjetivos do juízo, que, por vezes, minimizam o valor intrínseco do meio marinho e os danos extrapatrimoniais associados à degradação ambiental.

Ao passo em que o regime internacional baseia a valoração material do dano em critérios estritamente patrimoniais, como custos de limpeza ou perda de bens particulares, o ordenamento jurídico brasileiro adota o princípio da reparação integral do meio ambiente. No contexto das manchas órfãs, o distanciamento entre as normas se torna ainda mais pronunciado: se não há poluidor identificado e o impacto recai, sobretudo, sobre os componentes ecológicos intangíveis, o fundo internacional nem sequer pode ser acionado²⁹⁵.

Da mesma forma, os efeitos dos danos ambientais podem se estender no tempo, razão pela qual os poluidores devem ser responsabilizados, sem restrições temporais quanto à reparação indenizatória. Na hipótese das manchas órfãs, o óleo pode ser detectado ou continuar a produzir efeitos nocivos após longos períodos. No entanto, a CLC/69 reforça a dimensão individual do direito ao meio ambiente, alinhada à visão do meio marinho como microbem, inclusive no tocante à prescrição do dever de reparação do dano ambiental. De acordo com a

²⁹⁴ Artigo 1º, parágrafos 6 c/c 7. “Dano por poluição” significa perda ou dano, causados fora no navio, transportador de óleo, por contaminação resultante de um derrame ou descarga de óleo do navio onde quer que possa ocorrer esse derrame ou descarga, e inclui o custo das despesas com medidas preventivas e outras perdas ou danos causados por essas medidas preventivas. “Medidas preventivas” significa quaisquer medidas razoáveis, tomadas por qualquer pessoa após ter ocorrido um incidente, visando prevenir ou minimizar o dano causado pela poluição. Artigo 2. A presente Convenção será aplicada exclusivamente aos danos por poluição causados no território, incluindo o mar territorial de um Estado Contratante e às medidas preventivas tomadas para evitar ou minimizar tais danos.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

²⁹⁵ PROPP AREND, Andréia. Reparação Civil por Poluição Marinho por Óleo: Uma Urgência Ratificatória pelo Brasil. *Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy - International Law and Business Review*, [S. l.], v. 2, n. 1, p. 215–246, 2022. DOI: 10.56258/issn.2763-8197.v2n1.p215-246. Disponível em: <https://mlawreview.emnuvens.com.br/mlaw/article/view/55>. Acesso em: 9 jul. 2025.

referida Convenção, os direitos à indenização prescrevem três anos após a data em que ocorrer o dano por poluição²⁹⁶. Em sentido contrário, a lei brasileira afirma a imprescritibilidade do dever de reparação do dano ambiental, considerando que envolve interesses coletivos, difusos e indisponíveis da sociedade, vale dizer, o direito fundamental ao meio ambiente equilibrado.

Mais uma vez, o direito brasileiro favorece a dimensão do meio marinho enquanto macrobem. O direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, conforme disposto na Constituição Federal, consagra essa proteção, com intuito de resguardar, em primeiro lugar, interesse coletivo e difuso de toda humanidade, inclusive no tocante à imprescritibilidade do dano ao meio ambiente.

A análise da lei brasileira frente à CLC/69 enfatiza a necessidade da incorporação de mudanças, em prol da proteção do meio marinho²⁹⁷. Diante da gravidade e extensão dos danos gerados pelo derramamento de óleo no mar, quando associados ao transporte marítimo de petróleo e ao fenômeno das manchas órfãs, propõe-se, como melhoria, alteração normativa do sistema internacional, o “*Global Oil Pollution Regime*” de forma a incluir cobertura dos danos por óleo no mar, independentemente de autoria. Particularmente, a Convenção do Fundo de 1992 (F.I.P.O.L./92)²⁹⁸ esbarra em limites, como o conceito de dano por poluição, a canalização e a limitação da indenização na figura do proprietário do navio e a prescrição, que dificultam a reparação dos danos causados pelas manchas órfãs. Contudo, conforme vimos, existem possibilidades, afirmadas pelo direito internacional²⁹⁹ e pelas normas nacionais³⁰⁰ que oferecem base jurídica para responsabilidade civil ambiental na hipótese de derramamento de óleo sem origem definida.

²⁹⁶ Artigo VIII - os direitos à indenização previstos pela presente Convenção prescreverão dentro de três anos após a data em que ocorrer o dano. Contudo, em nenhum caso uma ação poderá ser proposta após 6 anos a partir da data do incidente que ocasionou o dano. Quando o incidente consistir em uma série de ocorrências, o período de 6 anos deverá ser contado a partir da data da primeira ocorrência. BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

²⁹⁷ Para mais sobre, ler em: OLIVEIRA, C. C. de; ARAÚJO, F. C. B.; FERNANDES, I. M. M.; COUTINHO, R.; BEIRÃO, A. P.; KIKICHI, R. K. P. Crônica: uma agenda de pesquisa jurídica em construção: propostas a partir do webinar “Contribuições jurídicas ao enfrentamento do derramamento de óleo na costa brasileira”. **Revista de Direito Internacional**, v. 20, p. 14-26, 2024.

²⁹⁸ IOPC FUNDS - International Oil Pollution Compensation Funds. Liability and compensation for oil pollution damage: texts of the 1992 Civil liability convention, the 1992 fund convention and the supplementary fund protocol. 2018. Disponível em: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf. Acesso em: 11 jun. 2025.

²⁹⁹ No direito internacional, dá-se especial ênfase para as normas internacionais consuetudinárias, para o princípio do poluidor-pagador, para a internalização das externalidades negativas e para a governança ambiental como eixos relevantes para harmonização da responsabilidade civil ambiental.

³⁰⁰ A norma nacional é mais protetiva ao meio ambiente marinho, ao passo que afirma o conceito de dano ambiental *lato sensu*, o princípio do poluidor-pagador, a responsabilidade objetiva pelo dano ambiental, o princípio da reparação integral, a teoria do risco integral e a imprescritibilidade do dano ambiental.

Logo, cabe aprimorar as bases do sistema internacional, criando alternativamente um novo Fundo, de acordo com os parâmetros impostos pelo direito interno, especialmente a partir da conceituação do meio marinho como macrobem, da responsabilidade objetiva do poluidor, do princípio da reparação integral, da teoria do risco integral e da imprescritibilidade do dano. Com essas mudanças, o Fundo passaria, de fato, a financiar a resposta e reparação do dano por óleo, mesmo antes de se identificar o poluidor, ampliando o espectro de danos indenizáveis pela Convenção, além do cerne patrimonial, e ajustando os limites temporais (prescrição) e monetários (canalização e limitação da responsabilidade) às realidades trazidas pelo fenômeno das manchas órfãs.

CONCLUSÃO

A responsabilidade civil ambiental não oferece resposta satisfatória para as manchas órfãs. Diante da constatação da existência de possibilidades e de limites nas disposições internacionais e nacionais para responsabilização de poluidores do meio marinho, o Estado arca com os custos da reparação civil do dano ambiental por óleo no mar, quando o agente causador não pode ser claramente identificado.

O dever do Estado em preservar o meio ambiente não deve lhe impor, necessariamente, o ônus de arcar com todos os custos decorrentes dos danos ambientais. Prioritariamente, os prejuízos criados pela poluição marinha devem ser impostos aos sujeitos que a causam. Do contrário, haveria o enriquecimento sem causa do poluidor, que tira proveito dos recursos naturais, sem compensar a coletividade pela sua degradação. O dever prioritário de reparar ou indenizar permanece com aquele que, ao colher os lucros, também assume os riscos decorrentes da atividade.

No caso da poluição marinha causada pelo derramamento de óleo, o responsável pelo dano ambiental é aquele que se beneficia da exploração contínua dos recursos marítimos. Imputar totalmente ao Estado os custos de reparação das manchas órfãs seria sinônimo de conivência com a prática da poluição ambiental, já que esta falha permite a impunibilidade daqueles que praticam atividades prejudiciais à coletividade, a despeito dos danos. Este posicionamento se sustenta primordialmente com base no princípio do poluidor-pagador, impedindo que a sociedade arque sozinha com os custos de um ato lesivo ao meio ambiente.

No direito internacional, foram relacionados elementos que possibilitam um caminho para responsabilidade civil ambiental, inclusive na hipótese das manchas órfãs, podendo guiar raciocínio jurídico no sentido permitir a responsabilização de atores privados pelo dano. Em face do direito nacional, procurou-se apontar algumas das barreiras materiais e procedimentais que condicionam limites à responsabilidade civil por dano ambiental nos casos de derramamento de óleo sem origem definida, que impedem juízo no sentido de responsabilizar atores privados pelo dano. Em conjunto, esses elementos conduzem uma reflexão sobre a interação entre possibilidades e limites jurídicos da responsabilidade civil ambiental provocada pelo dano por óleo, com ênfase para as manchas órfãs.

O estabelecimento de possibilidades para responsabilidade civil ambiental, como é o exemplo do princípio do poluidor-pagador, pode contribuir para a criação de patamares legais para proteção do meio ambiente e para a evolução do direito ambiental internacional.

Igualmente, as normas consuetudinárias as quais se submetem os Estados em favor da proteção do meio marinho; os desdobramentos da aplicação da responsabilidade civil objetiva, nomeadamente, a internalização de externalidades negativas pelas corporações que desempenham atividades de risco; e, por fim, a análise da atuação dos atores privados como detentores de direitos ou detentores de obrigações servem como parâmetros que reforçam a responsabilidade civil pelo dano ambiental.

No entanto, esses elementos não necessariamente introduzem obrigações diretas para empresas privadas no âmbito do direito internacional. Logo, a análise da responsabilidade civil que incide sob o dano ambiental causado pelo derramamento de óleo no mar esbarra também na questão da efetividade dos preceitos estabelecidos pelo direito internacional na ordem jurídica interna. Entre as barreiras materiais e procedimentais para as disposições internacionais e nacionais acerca da responsabilidade civil ambiental, destacam-se: a conceituação multifacetada do dano ambiental, enquanto microbem ou macrobem; as divergências da CLC/69 frente ao princípio da reparação integral e à teoria do risco integral; além das limitações processuais constatadas a partir do dever de reparação do dano.

Para mais, nos leva a refletir sobre o papel do direito internacional ambiental sobre a atuação de agentes privados na proteção do meio marinho, para além das obrigações dos Estados. As fontes do direito ambiental internacional são projetadas para disputas entre Estados. No entanto, os principais atores da deterioração ambiental, como no caso do derramamento de óleo no mar, não são precisamente os Estados, a não ser em virtude da quebra do dever de fiscalização e prevenção ao dano do meio marinho.

Este trabalho não pretende descartar o papel crítico dos Estados na tutela do direito ambiental, mas sugerir reflexão acerca dos papéis assumidos por atores estatais e não-estatais. Questiona-se se uma abordagem menos centrada na responsabilidade ambiental do Estado reconheceria a diversidade de atores e normas envolvidos na proteção do meio marinho. Caberia explorar outros instrumentos do direito internacional (*soft law*), além das Convenções e Tratados consolidados no direito do mar, capazes de garantir a devida preservação dos recursos marinhos. Por um olhar estratégico, a constatação de possibilidades e limites na responsabilidade civil ambiental do dano por óleo enfatiza as deficiências em instrumentos de *hard law*, como a CLC/69, em detrimento de outras abordagens normativas que podem ser aplicáveis em contextos diversos às disputas entre Estados.

Afinal, a gama de mecanismos internacionais para execução de políticas ambientais ou cumprimento de normas de proteção ambiental é muito mais ampla do que procedimentos judiciais em Tribunais e Cortes Internacionais. Normas ambientais criadas internacionalmente

podem ser aplicadas em diferentes contextos, por meios formais e informais, incluindo a internalização em leis nacionais. Esses mesmos mecanismos podem se beneficiar do poder do Estado, mas não dependem exclusivamente dele para atingir a responsabilização de atores privados pelo dano ao meio ambiente.

Tal abordagem poderia romper barreiras entre o direito internacional público, o direito internacional privado e o direito interno, que impeçam a harmonização jurídica entre normas. Como resultado, passaria a se influenciar diretamente não apenas a conduta dos Estados, alcançando a responsabilidade de atores privados pelo dano ambiental.

À título de contribuição, a análise da lei brasileira frente à CLC/69 enfatiza a necessidade da incorporação de mudanças e melhorias no regime internacional em prol da proteção do meio marinho. Propõe-se a alteração normativa do sistema internacional, o “*Global Oil Pollution Regime*”, de forma a incluir cobertura dos danos por óleo no mar, independentemente de autoria. Particularmente, a Convenção do Fundo de 1992 (F.I.P.O.L./92) esbarra em limites, como o conceito de dano por poluição, a canalização e a limitação da indenização na figura do proprietário do navio e a prescrição, que dificultam a reparação dos danos causados pelas manchas órfãs.

Visando esse propósito, cabe aprimorar as bases do sistema internacional, criando alternativamente um Fundo, de acordo com os parâmetros impostos pelo direito interno, especialmente a partir da conceituação do meio marinho como macrobem, da responsabilidade objetiva do poluidor, do princípio da reparação integral, da teoria do risco integral e da imprescritibilidade do dano. Com essas mudanças, o Fundo passaria, de fato, a financiar a resposta e reparação do dano por óleo, mesmo antes de se identificar o poluidor, ampliando o espectro de danos indenizáveis pela Convenção, além do cerne patrimonial, e ajustando os limites temporais (prescrição) e monetários (canalização e limitação da responsabilidade) às realidades trazidas pelo fenômeno das manchas órfãs.

A violação do dever de proteção do meio marinho suscita a responsabilidade civil pelo dano por óleo no mar, segundo o direito internacional. Enquanto esse dever é quebrado diretamente pela conduta do poluidor e, indiretamente pelo Estado³⁰¹, persiste argumento para

³⁰¹ Sobre a óptica do direito nacional, o Estado estaria no papel de poluidor indireto, conforme empregado pelo Superior Tribunal de Justiça – STJ (ex.: AREsp 1.678.232/SP, relator Ministro Herman Benjamin, Segunda Turma, julgado em 6/4/2021, DJe de 16/8/2021). O poluidor indireto pode ser definido como aquele que, sem participar diretamente da conduta, de alguma forma favorece ou facilita a ocorrência do dano ao meio ambiente. Essa definição do conceito está sustentada em dispositivos legais como o artigo 3º, inciso IV, da Lei 6.938/1981, segundo o qual pode ser considerado poluidor qualquer pessoa física ou jurídica, pública ou privada, responsável, direta ou indiretamente, por atividades que causam dano ambiental. No mesmo sentido, o STJ proferiu a Súmula 652 a qual estabeleceu que a responsabilidade civil da administração pública por danos ao meio ambiente decorrente de sua omissão no dever de fiscalização é subsidiária. A responsabilidade ambiental do ente público

que o sistema internacional custeie o dano, com base, principalmente, no pilar da responsabilidade objetiva, que conecta o fardo financeiro causado pelo dano ao exercício da atividade de risco, o transporte marítimo de petróleo. Nesse sentido, cabe explorar também que o caminho para responsabilidade civil pelo dano por óleo pode ser construído para imputar a responsabilidade sobre o sistema internacional, subsidiariamente, de modo que o Estado demande regresso financeiro aos Fundos Internacionais, tendo em vista a assunção do risco e dos custos da atividade pelo grupo de responsáveis na indústria (produtores e importadores de petróleo, seguradoras, proprietários de navio, etc), inclusive na hipótese das manchas órfãs em que não se conhece o autor do dano.

No entanto, existem limites a esse pedido, que coincidem, em grande parte, com aqueles limites impostos à responsabilidade civil ambiental pelo dano por óleo no mar, conforme demonstrado no Capítulo 2 deste trabalho: a cobertura restrita ao aspecto patrimonial do dano, devido ao conceito de dano por poluição na CLC/69; a canalização e a limitação financeira dos patamares indenizatórios previstos no instrumento internacional; a prescrição do dano. Como adendo, vale dizer que, no caso brasileiro, a falta de ratificação da CLC/92 e dos instrumentos subsequentes, também representa um limite jurídico, no sentido de viabilizar um possível pedido de indenização do Estado frente ao regime internacional.

Neste ponto, os fundos ecológicos suplementares se apresentam como alternativas promissoras às insuficiências do direito nacional e internacional. Os fundos ecológicos consistem em patrimônio autônomo, de natureza pública, privada ou mista, financiados por contribuições periódicas e obrigatórias, com base no risco ambiental criado. Sendo assim, podem funcionar como uma espécie de garantia para casos em que não é possível identificar um responsável, como no caso das manchas órfãs, ou na hipótese em que o poluidor não tenha capacidade econômica para suportar a indenização. Nesta concepção, todos que atuam ou participam da mesma atividade econômica devem garantir, inclusive financeiramente, a integração harmoniosa entre o desenvolvimento econômico e o meio ambiente. Mais importante, essa mudança possibilita um caminho para reparação dos danos ambientais, de modo que os danos oriundos de manchas órfãs sejam cobertos, senão integralmente, pelo menos em parte, pela indústria.

que quebra o dever-poder de controle e fiscalização é objetiva, ilimitada e solidária, porém subsidiária. O dano ambiental pode ser demandado tanto contra o responsável direto quanto contra o indireto ou mesmo contra ambos, dada a solidariedade. O Estado tem o dever de fiscalizar e preservar o meio ambiente, bem como de combater a poluição, podendo sua omissão ser interpretada como causa indireta do dano, o que propicia sua responsabilidade objetiva, como poluidor-indireto.

REFERÊNCIAS

ANP - Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. **Boletim Mensal de Produção de Petróleo e Gás Natural**. Janeiro de 2024. Número 161. Disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/boletins-anp/boletins/arquivos-bmppgn/2024/janeiro.pdf>. Acesso em: 10 de jun. 2025.

BARROS-PLATIAU, Ana Flávia *et al.* Correndo para o mar no antropoceno: a complexidade da governança dos oceanos e a estratégia brasileira de gestão dos recursos marinhos. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n. 1, 2015 p. 149-168

BECKER, Michael A. Request for an advisory opinion submitted by the sub-regional fisheries commission (SRFC). **American Journal of International Law**, v. 109, n. 4, p. 851-858, 2015.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

BRASIL. CONAMA. **Resolução nº 273, de 29 de novembro de 2000**. Estabelece diretrizes para o licenciamento ambiental de postos de combustíveis e serviços e dispõe sobre a prevenção e controle da poluição.

BRASIL. CONAMA. **Resolução nº 357, de 17 de março de 2005**. Dispõe sobre a classificação dos corpos de água e diretrizes ambientais para o seu enquadramento, bem como estabelece as condições e padrões de lançamento de efluentes, e dá outras providências.

BRASIL. CONAMA. **Resolução nº 430, de 13 de maio de 2011**. Dispõe sobre as condições e padrões de lançamento de efluentes.

BRASIL. Grupo de Acompanhamento e Avaliação (GAA). Incidente de Poluição por Óleo na Costa Brasileira: Relatório Final (inciso VIII do art. 10 do Decreto nº 8.127/2013). Brasília, DF, 20 mar. 2020. Ofício Externo nº 30-279/2020-CM/MMA. Disponível em: <https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/fiscalizacao-e-protecao-ambiental/emergencias-ambientais/manchasdeoleo/desmobilizacao-e-relatorios>.

BRASIL. IBAMA. **Instrução Normativa 20, de 27 de setembro de 2024**. Estabelece procedimentos para a cobrança da reparação por danos ambientais pela via administrativa em decorrência de fatos apurados na aplicação de sanções administrativas pelo Ibama.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 2.519, de 16 de março de 1988**. Promulga a Convenção sobre Diversidade Biológica, assinada no Rio de Janeiro, em 05 de junho de 1992. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2519.htm. Acesso em: 20 jan. 2025.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 19.841, de 22 de outubro de 1945**. Promulga a Carta das Nações Unidas, da qual faz parte integrante o anexo Estatuto da Corte Internacional de Justiça, assinada em São Francisco, a 26 de junho de 1945, por ocasião da Conferência de Organização Internacional das Nações Unidas. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19841.htm. Acesso em: 4 jul. 2025.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 10.950, de 27 de janeiro de 2022**. Dispõe sobre o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Decreto/D10950.htm#art28. Acesso em: 10 jun. 2025.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 2.508, 4 de março de 1998**. Promulga o Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2508.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%202.508%2C%20DE%204,Opcionais%20III%2C%20IV%20e%20V. Acesso em: 11 jun. 2025.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 2.870, 10 de dezembro de 1998**. Promulga a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2870.htm#:~:text=DECRETO%20No%202.870%2C%20DE,que%20lhe%20confere%20o%20art. Acesso em: 11 jun. 2025.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por

óleo, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/d79437.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 875, de 19 de julho de 1993**. Promulga o texto da Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d0875.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 99.165, 12 de março de 1990**. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99165.htm. Acesso em: 11 de jun. 2025.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981**. Política Nacional do Meio Ambiente. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm. Acesso em: 12 de jun. 2025.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 7.347, 24 de julho de 1985**. Disciplina a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio-ambiente, ao consumidor, a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico e dá outras providências. Disponível em: [BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 9.966, 20 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:](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7347orig.htm#:~:text=LEI%20No%207.347%2C%20DE%2024%20DE%20JULHO%20DE%201985.&text=Disciplina%20a%20a%C3%A7%C3%A3o%20civil%20p%C3%ABblica,VETADO)%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs. Acesso em: 11 jun. 2025.</p>
</div>
<div data-bbox=)

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 10.406, 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 10.650, de 16 de abril de 2003**. Dispõe sobre o acesso público aos dados e informações existentes nos órgãos e entidades integrantes do Sisnama. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/110.650.htm. Acesso em: 11 jun. 2025.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Agravo em Recurso Especial 667867/SP**. Rel. Min. OG Fernandes. Segunda Turma, j. 23 out. 2018.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Agravo Regimental no Agravo em Recurso Especial 89444/PR**. Rel. Min. Paulo de Tarso Sanseverino. Terceira Turma, j. 24 ago. 2012.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso em Habeas Corpus 9610/SP**. Rel. Min. Fernando Gonçalves. j. 21 ago. 2000.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial 1.114.398/PR**. Rel. Min. Sidnei Beneti. Segunda Seção, j. 16 fev. 2012.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial 1.354.536/SE**. Rel. Min. Luis Felipe Salomão. Segunda Seção, j. 5 maio 2014.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial 1.374.284/MG**. Rel. Min. Luis Felipe Salomão. Segunda Seção, j. 5 set. 2014.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial 1.998.062/CE**. Rel. Min. Mauro Campbell Marques. j. 29 maio 2024.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial 1354536/SE**. Rel. Min. Luis Felipe Salomão. Segunda Seção, j. 5 maio 2014.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial 2.077.666/SE**. Rel. Min. Mauro Campbell Marques. j. 8 maio 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Mandado de Segurança 21113/DF**. Rel. Min. Moreira Alves. Tribunal Pleno, j. 14 jun. 1991.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário 654833/AC (Tema 999)**. Rel. Min. Alexandre de Moraes. Tribunal Pleno, j. 24 jun. 2020.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 2ª Região. **Apelação Cível 0003821-67.2005.4.02.5101/RJ**. Rel. Des. Fed. Geraldine Pinto Vital de Castro. 5ª Turma, j. 25 nov. 2014.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. **Agravo de Instrumento 0025108-89.2012.4.03.0000**. Rel. Des. Fed. Mônica Nobre. Quarta Turma, j. 30 jan. 2014.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. **Apelação Cível 0002315-75.2015.4.03.6104/SP**. Rel. Des. Fed. Luiz Alberto de Souza Ribeiro. 6ª Turma, j. 28 set. 2021.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. **Apelação Cível 0002456-80.2004.4.03.6104/SP**. Rel. Des. Fed. André Nabarrete. Quarta Turma, j. 6 out. 2015.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. **Apelação Cível 0004260-34.2014.4.03.6104**. Rel. Des. Fed. Marli Marques Ferreira. 4ª Turma, j. 13 abr. 2022.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. **Apelação Cível 0008783-02.2008.4.03.6104/SP**. Rel. Des. Fed. Antonio Cedenho. Terceira Turma, j. 25 abr. 2018.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. **Apelação Cível 5000596-94.2020.4.03.6104**. Rel. Des. Fed. Nilton Agnaldo Moraes dos Santos. 3ª Turma, j. 8 jul. 2022.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 3ª Região. **Embargos de Declaração 0004260-34.2014.4.03.6104**. Rel. Des. Fed. Wilson Zauhy. 4ª Turma, j. 15 jan. 2025.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 4ª Região. **Apelação Cível 5004304-86.2017.4.04.7121/RS**. Rel. Des. Fed. Vânia Hack de Almeida. Terceira Turma, j. 8 jun. 2021.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 4ª Região. **Apelação Cível 5081785-08.2014.4.04.7000/PR**. Rel. Des. Fed. Cândido Alfredo Silva Leal Junior. Quarta Turma, j. 11 set. 2019.

BRASIL. Tribunal Regional Federal da 5ª Região. **Ação Civil Pública 0805679-16.2019.4.05.8500**. 1ª Vara Federal/SE. 2019.

COUTINHO, Larissa Maria Medeiros. Funções da responsabilidade civil ambiental: uma análise através da jurisprudência nacional de danos marinhos pela navegação. 2017. 137 f. Dissertação (Mestrado em Direito)—Universidade de Brasília, Brasília, 2017.

COSTA DE OLIVEIRA, Carina; POTI, Marco Antonio; LEAL, Sara. A litigância costeira e marinha no Brasil:: A similaridade com as interpretações da jurisprudência ambiental. **Revista Direito Ambiental e Sociedade**, [S. l.], v. 13, n. 03, 2024. DOI: 10.18226/22370021.v13.n3.06. Disponível em: <https://sou.ucs.br/etc/revistas/index.php/direitoambiental/article/view/11731>. Acesso em: 7 jul. 2025.

DECLARAÇÃO DA CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O AMBIENTE HUMANO. Estocolmo, 5-16 jun. 1972.

DECLARAÇÃO DO RIO SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. Rio de Janeiro, de junho de 1992.

DELMAS-MARTY, Mirelle. **Por um direito comum**. Editora WMF Martins Fontes. 1ª edição. 21 julho 2015.

DELMAS-MARTY, Mireille. **Les forces imaginantes du droit (II)**. Le pluralisme ordonné. Capítulo: Les processus d'interaction. Éditions du Seuil, février, 2006.

DUPUY, P.-M.; VIÑUALES, J. E. **International environmental law**. 2. ed. Cambridge, England: Cambridge University Press (Virtual Publishing), 2019.

FAURE, M.; WANG, H. Financial caps for oil pollution damage: A historical mistake? **Marine Policy**, v. 32, n. 4, p. 592–606, 1 jul. 2008. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X07001297>. Acesso em: 18 jul. 2023

GAILHOFER, P. *et al.* **Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm**. Springer International Publishing, 2023. Disponível em: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-3-031-13264-3> . Acesso em: 11 jun. 2025.

GAILHOFER, P. Functions and Objectives of Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm. *In: Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm*. Springer Nature, 2022. P. 28-29.

GAILHOFER, P., SCHERF, Cara-Sophie. Liability of Private Actors in International Law. *In: Corporate Liability for Transboundary Environmental Harm*. Springer Nature, 2022. p. 85-125.

GERENT, Juliana. Internalização das externalidades negativas ambientais: uma breve análise da relação jurídico- econômica. **Revista de Direito Ambiental**, v. 44, out/dez 2006.

GIACOMITTI, Renata Brockelt. Derramamento de óleo no mar por manchas órfãs e a responsabilidade por dano socioambiental. Dissertação (Mestrado em Meio Ambiente e Desenvolvimento) — Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014. Disponível em: <https://educapes.capes.gov.br/handle/1884/89564>. Acesso em: 4 jul. 2025.

GIACOMETTI, R. B. **Derramamento de óleo: o que fazer quando não se sabe sua origem**. Belo Horizonte: Editora Dialética, 2020.

GIACOMITTI, Renata Brockelt; ISAGUIRRE-TORRES, Katya R. Instrumentos Públicos e Privados para a reparação do dano ambiental causado por derramamento de óleo no mar sem origem definida: as manchas órfãs. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n. 1, 2015 p. 200-215. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/3353>. Acesso em: 11 de jun. 2025.

HECK, Mariana. A ação normativa da organização marítima internacional e seus instrumentos em face da poluição marítima por óleo causada por navios. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 9, n. 3, 2012, p. 193-218.

HUNTER, David. Moving beyond State-Centrism in International Environmental Law. **Environmental Policy and Law** 52, 2022, 201–212.

ICJ - International Court of Justice. Certain Activities Carried Out by Nicaragua in the Border Area (Costa Rica v Nicaragua), Compensation, Judgment, 2 February 2018, **ICJ Reports** 2018.

ICJ - International Court of Justice. Certain Activities Carried Out by Nicaragua in the Border Area (Costa Rica v Nicaragua) and Construction of a Road in Costa Rica along the San Juan River (Nicaragua v Costa Rica). Judgment, 16 Dec. 2015. **ICJ Reports**, 2015, pp. 707-709.

ICJ - International Court of Justice. Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v Uruguay). Judgment, 20 Apr. 2010. **ICJ Reports**, 2010, pp. 55-56.

ICJ- International Court of Justice. Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons. Advisory opinion, 8 jul. 1996. **ICJ Reports**, 1996, p. 241-242, par. 29.

ICJ - International Court of Justice. Case Concerning Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v Uruguay). Judgment, 20 abr. 2010. **ICJ Reports**, 2010, p. 56, par. 101.

ICJ- International Court of Justice. The corfu Channel Case (UK v. Albania). ‘Corfu Channel’, p. 22. **ICJ Reports**, 1949.

IOPC FUNDS - International Oil Pollution Compensation Funds. **ERIKA Incident**. Information as presented at the April 2024 session of the 1992 Fund Executive Committee.

IOPC FUNDS - International Oil Pollution Compensation Funds. **Incident Report: Prestige**. Information as presented at the November 2024 session of the 1992 Fund Assembly. Disponível em: <https://iopcfunds.org/incidents/incident-map#1916-13-November-2002>. Acesso em: 11 jun. 2025.

IOPC FUNDS - International Oil Pollution Compensation Funds. **IOPC FUNDS | Home**. 2024. Disponível em: <https://iopcfunds.org>. Acesso em: 11 jun. 2025.

IOPC FUNDS - International Oil Pollution Compensation Funds. **Liability and compensation for oil pollution damage**: texts of the 1992 Civil liability convention, the 1992 fund convention and the supplementary fund protocol. 2018. Disponível em: https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/Text-of-Conventions_e.pdf. Acesso em: 11 jun. 2025.

ITOPF - International Tanker Owners Pollution Federation. **Oil Tanker Spills Statistics, 2023**. ITOPF Ltd, London, UK. 2024. Disponível em: https://www.itopf.org/fileadmin/uploads/itopf/data/Documents/Company_Lit/Oil_Tanker_Spill_Statistics_2023. Acesso em: 11 jun. 2025.

LEE, Maria. Tort. Regulation and environmental liability. **Legal Studies**, v. 22, no 1, 2002, p. 42-45.

LEITE, José Rubens Morato; DE ARAÚJO AYALA, Patryck. **Dano Ambiental** - 8ª Edição 2020. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. E-book. p.55.

LOPES, Inez. O Direito Internacional Privado e a Responsabilidade Civil Extracontratual por Danos Ambientais causados por Transportes Marítimos à luz do Direito Brasileiro. **Revista de Direito Internacional**, v. 12, n. 1, 1 set. 2015. Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/3364>. Acesso em: 11 de jun. 2025.

MIRRA, Álvaro Luiz Valery. **Ação Civil Pública e a Reparação do Dano Ambiental**. 2ª ed., São Paulo, Editora Juarez de Oliveira, 2004, pp. 314-315.

MORAES, Gabriela G. B. Lima. O princípio 18 da Declaração do Rio/1992: a notificação como diligência devida em situação de desastre natural ou emergência com efeitos transfronteiriços. In: TOLEDO, André de Paiva; LIMA, Lucas Carlos (orgs.). **Comentário Brasileiro à Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento**. Belo Horizonte; São Paulo: Editora D'Plácido, 2023.

NOZAKI, William. Guerra comercial, petroleiros piratas e o vazamento de óleo. *Petróleo. Le Monde Diplomatique Brasil*. **Brasil de Fato**. 28 out. 2019. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2019/10/28/guerra-comercial-petroleiros-piratas-e-o-vazamento-de-oleo>. Acesso em: 11 de jun. 2025.

O MISTÉRIO POR TRÁS dos vazamentos de óleo no Nordeste em 2019. *Jornal UOL*. São Paulo. [s.d]. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/reportagens-especiais/o-misterio-por-tras-dos-vazamentos-de-oleo-no-nordeste-em-2019/#cover>. Acesso em: 04 de jun. 2025.

OLIVEIRA, C. C. de; ARAÚJO, F. C. B.; FERNANDES, I. M. M.; COUTINHO, R.; BEIRÃO, A. P.; KIKICHI, R. K. P. Crônica: uma agenda de pesquisa jurídica em construção: propostas a partir do webinar “Contribuições jurídicas ao enfrentamento do derramamento de óleo na costa brasileira”. **Revista de Direito Internacional**, v. 20, p. 14-26, 2024.

OLIVEIRA, Carina Costa de; FERNANDES, Isabella Maria Martins; TONETTO, Fernanda Figueira; ARAUJO, Fernanda Castelo Branco. Pluralismo desordenado: mapeamento de

aspectos jurídicos preventivos relacionados ao enfrentamento do derramamento de óleo no litoral brasileiro. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 20, n. 3, p. 34-52, 2023.

OLIVEIRA, Carina Costa de *et al.* A governança fragmentada da conservação e do uso sustentável do oceano e de seus recursos. 2022. *In: Revista Inclusiones. Derecho, Gobernanza e Educación*. ISSN 0719-4706, volumen 9 – número especial – enero/marzo 2022.

OLIVEIRA, Carina Costa de; MALJEAN-DUBOIS, Sandrine. Os limites dos termos bem público mundial, patrimônio comum da humanidade e bens comuns para delimitar as obrigações de preservação dos recursos marinhos. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, v. 12, n. 1, 2015 p. 108-124.

ONU - Organização das Nações Unidas. Carta das Nações Unidas. San Francisco, 26 jun. 1945.

PROPP AREND, Andréia. Reparação Civil por Poluição Marinho por Óleo: Uma Urgência Ratificatória pelo Brasil. **Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy - International Law and Business Review**, [S. l.], v. 2, n. 1, p. 215–246, 2022. DOI: 10.56258/issn.2763-8197.v2n1.p215-246. Disponível em: <https://mlawreview.emnuvens.com.br/mlaw/article/view/55>. Acesso em: 9 jul. 2025.

SHIPPING AND WORLD TRADE: Largest beneficial ownership countries. Shipping Facts. **Internacional Chamber of Shipping (ICS)**. [s.d]. Disponível em: <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-largest-beneficial-ownership-countries/>. Acesso em: 09 de jan. 2025.

SILVA, Ana Carolina Corberi Famá Ayoub e. Dano por derramamento de óleo no mar: responsabilidade e reparação. 2019. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/106/106132/tde-12052020-112129/>. Acesso em: 03 jul. 2025.

SOARES, Marcelo O.; RABELO, Emanuelle Fontenele. Severe ecological impacts caused by one of the worst orphan oil spills worldwide. **Marine Environmental Research**, v. 187, p. 105936, 2023. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0141113623000648> . Acesso em: 09 de jan. 2025.

SOBENES, Edgardo; DEVANEY, John. The principles of international environmental law through the lens of International Courts and Tribunals. *In*: SOBENES; Edgardo; MEAD, Sarah; SAMSON, Benjamin (editors). **The environment through the lens of International Courts and Tribunals**. T.C.M Asser Press, The Hague, The Netherlands, 2022, p.543-580.

SOTO-OÑATE, D.; CABALLERO, G. Oil spills, governance and institutional performance: The 1992 regime of liability and compensation for oil pollution damage. **Journal of Cleaner Production**, v. 166, p. 299–311, nov. 2017.

STEIGLEDER, Annelise Monteiro. **Responsabilidade Civil Ambiental**: as dimensões do dano ambiental no direito civil brasileiro. 2. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2011, p. 309.

TIDM - Tribunal Internacional de Direito do Mar. **The Mox Plant Case** (Irlanda c. Reino Unido), decisão das medidas provisórias no dia 3 de dezembro de 2001, parágrafo 82.

TRAIL SMELTER ARBITRATION. United States v. Canada. Award, 1938 e 1941.