



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA - UNB**  
**FACULDADE DE DIREITO – FD**

MARIANA DA MOTA BATISTA

**A RESPONSABILIDADE POR DANO AMBIENTAL CAUSADO POR POLUIÇÃO  
POR ÓLEO NO BRASIL: a interface entre a Convenção Internacional sobre  
responsabilidade civil (CLC/69) e o direito ambiental brasileiro**

BRASÍLIA,  
2023



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA - UNB**  
**FACULDADE DE DIREITO – FD**

MARIANA DA MOTA BATISTA

**A RESPONSABILIDADE POR DANO AMBIENTAL CAUSADO POR POLUIÇÃO  
POR ÓLEO NO BRASIL: a interface entre a Convenção Internacional sobre  
responsabilidade civil (CLC/69) e o direito ambiental brasileiro**

Monografia apresentada à Banca Examinadora da  
Faculdade de Direito da Universidade de Brasília,  
campus Darcy Ribeiro, como requisito parcial para a  
obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientadora: Carina Costa de Oliveira

BRASÍLIA,  
2023

MARIANA DA MOTA BATISTA

**A RESPONSABILIDADE POR DANO AMBIENTAL CAUSADO POR POLUIÇÃO  
POR ÓLEO NO BRASIL: a interface entre a Convenção Internacional sobre  
responsabilidade civil (CLC/69) e o direito ambiental brasileiro**

Monografia apresentada à Banca Examinadora da Faculdade de Direito da Universidade de Brasília, campus Darcy Ribeiro, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Direito.

**Data da defesa:** 21/07/2023

**Resultado:** Aprovado

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Prof.<sup>ª</sup> Dra. Carina Costa de Oliveira**  
Professora Orientadora

---

**Prof. Dr. Leonardo Estrela Borges**  
Membro da Banca Examinadora

---

**Prof. Dr. André de Paiva Toledo**  
Membro da Banca Examinadora

---

**Fernanda Castelo Branco Araújo**  
Suplente

## **AGRADECIMENTOS**

Aos meus pais, por todos os incentivos que sempre me deram em cada momento da minha vida. Por investirem nos meus estudos e me ajudarem a superar todos os obstáculos para realizar o sonho de estudar na Universidade de Brasília. Tenho imensa gratidão por todos os abraços acolhedores, por todo amor que sempre me deram, pelos ensinamentos de cada dia e pela pessoa que me tornei graças a vocês. Essa conquista é tanto de vocês quanto minha!

Ao meu maior companheiro, Filipe Miranda, por sempre estar ao meu lado em todos os momentos bons e ruins, me motivar a alcançar cada objetivo e me fazer ver a vida sob uma perspectiva tão serena. Compartilhar a vida com você é incrível.

Às melhores amigas que eu poderia ter: Fernanda, Janaine, Rita e Nathália. Obrigada por tanta paciência nessa jornada e por serem minhas conselheiras nas horas vagas.

À minha orientadora, Carina de Oliveira, por todos os conhecimentos compartilhados e por fazer este trabalho se tornar possível. Aos membros do Grupo de Estudos em Direito, Recursos Naturais e Sustentabilidade da Universidade de Brasília (GERN-UnB), ao Projeto “A litigância ambiental no contexto da gestão sustentável dos recursos marinhos” (CNPQ - Edital Universal – 2021 - 404153/2021-6) e ao Projeto “Litigância ambiental nacional e internacional como meio para a conservação e o uso sustentável dos recursos ambientais” (Projeto de Pesquisa Científica número 00193.00001489/2021-13. Edital 04/2021, FAP-DF), coordenados pela Prof.<sup>a</sup> Dra. Carina de Oliveira, por todos os subsídios concedidos para a instituição da metodologia utilizada e para encontrar os resultados obtidos para esta pesquisa.

Aos meus professores da Universidade de Brasília e a todos os gestores que tive o prazer de contar na minha vida acadêmica e profissional.

Agradeço a todos que contribuíram para que eu chegasse a este momento.

## RESUMO

Este trabalho tem como objetivo analisar a interface entre a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo de 1969 (CLC/69), ratificada pelo Brasil, e a responsabilidade civil por dano ambiental no ordenamento jurídico brasileiro. O exame em apreço surge a partir da necessidade de constatar até que ponto a norma de origem internacional, que apesar de ter sido internalizada, está ou não em harmonia com a legislação nacional. Observa-se que houve uma evolução do sistema de proteção ambiental no Brasil em detrimento de um instrumento internacional defasado para a *práxis* nacional. Para tanto, buscou-se analisar os aspectos aplicáveis e inaplicáveis da norma de origem internacional, após a sua inclusão no ordenamento jurídico brasileiro, por meio do estudo de casos concretos julgados pelos tribunais brasileiros. Finalmente, foi possível determinar em quais momentos as normas são compatíveis, complementares e incompatíveis. Por fim, a partir da comparação entre os dois regimes de responsabilização, é possível constatar a harmonia entre as normas quanto aos princípios fundamentais, mas uma desarmonia no ordenamento jurídico interno no que se refere à adoção da teoria do risco integral, à proibição da ação indenizatória, à limitação e excludente de responsabilidade e à prescrição da pretensão indenizatória, de modo que afeta a aplicabilidade da CLC/69 pelos tribunais brasileiros.

**PALAVRAS-CHAVE:** responsabilidade civil ambiental; derramamento de óleo no mar; regime internacional de responsabilidade; direito ambiental brasileiro; jurisprudência.

## ABSTRACT

This work aims to analyze the interface between the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC/69), ratified by Brazil, and civil liability for environmental damage in the Brazilian legal system. The examination at hand arises from the need to ascertain to what extent the internationally originated norm, despite having been internalized, is or is not in harmony with national legislation. It is observed that there has been an evolution of the environmental protection system in Brazil, to the detriment of an outdated international instrument for national praxis. To this end, an analysis was made of the applicable and inapplicable aspects of the internationally originated norm after its inclusion in the Brazilian legal system, through the study of concrete cases judged by Brazilian courts. Finally, it was possible to determine the moments when the norms are compatible, complementary, and incompatible. Furthermore, through the comparison between the two accountability regimes, it can be observed that the norms are harmonious regarding fundamental principles, but there is a lack of harmony in the internal legal system concerning the adoption of the theory of strict liability, the prohibition of indemnification claims, the limitation and

exclusion of liability, and the prescription of indemnification claims. These factors affect the applicability of CLC/69 by Brazilian courts.

**KEYWORDS:** environmental civil liability; oil spill at sea; international regime of liability; Brazilian environmental law; jurisprudence.

## SIGLAS E ABREVIATURAS

1976 CLC Protocol	Protocolo à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos de 1976.
1984 CLC Protocol	Protocolo à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo de 1984.
CF	Constituição Federal.
CLC/69	<i>International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage</i> (Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo de 1969).
CLC/92	Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992
Convenção de Marpol	Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Hidrocarbonetos de 1992.
Convenção de Montego Bay	Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar
FIPOL/1971	Fundo Internacional para a compensação pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos de 1971.
GERN/UnB	Grupo de Estudos em Direito, Recursos Naturais e Sustentabilidade da Universidade de Brasília.
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.
MPF	Ministério Público Federal.
OMI	Organização Marítima Intergovernamental.
PNMA	Política Nacional do Meio Ambiente.
STF	Supremo Tribunal Federal.
STJ	Superior Tribunal de Justiça.
TRFs	Tribunais Regionais Federais.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>8</b>
<b>CAPÍTULO 1 – A COMPATIBILIDADE ENTRE O DIREITO AMBIENTAL E O</b>	
<b>    CONTEÚDO DO TRATADO .....</b>	<b>13</b>
<b>1.1. A COMPATIBILIDADE TOTAL ENTRE AS NORMAS.....</b>	<b>14</b>
1.1.1. A compatibilidade na adoção do princípio do poluidor-pagador .....	15
1.1.2. A compatibilidade da responsabilidade objetiva .....	18
1.1.2.1 A legitimidade passiva dos agentes que contribuem para o dano.....	19
1.1.2.2. A legitimidade passiva de empresa nacional que contrata navio estrangeiro .....	21
1.1.3. A compatibilidade nos elementos da responsabilidade civil .....	23
1.1.3.1. A compatibilidade na análise do nexo de causalidade .....	25
1.1.3.1.1. A necessidade da comprovação da origem da poluição.....	25
1.1.3.1.2 A necessidade da comprovação da conduta.....	27
<b>1.2. A COMPLEMENTARIDADE DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA AO CONTEÚDO</b>	
<b>    DO TRATADO .....</b>	<b>32</b>
1.2.1. A complementaridade na interpretação da responsabilidade solidária.....	34
1.2.3. A legitimidade passiva de empresa que assume espontânea assunção de responsabilidade	37
<b>CAPÍTULO 2 – A INCOMPATIBILIDADE ENTRE A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA E O</b>	
<b>    CONTEÚDO DO TRATADO .....</b>	<b>39</b>
2.1. A incompatibilidade na adoção da teoria do risco integral.....	40
2.1.1. A responsabilidade por risco da atividade desempenhada.....	44
2.2. A incompatibilidade na proibição da ação indenizatória.....	48
2.3. A incompatibilidade na limitação e excludente de responsabilidade .....	50
2.4. A incompatibilidade na prescrição da pretensão indenizatória.....	52
<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>54</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>57</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>62</b>



## INTRODUÇÃO

A divergência entre alguns dispositivos da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo de 1969 (conhecida por CLC/69, sigla para *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) e a responsabilidade civil por danos causados por poluição por óleo no Brasil desafia a harmonização das normas. O regime internacional da CLC/69 foi instituído no contexto de necessidade de uma reposta da comunidade internacional aos derramamentos de óleo gerados por navios petroleiros<sup>1</sup>. Da mesma forma, será demonstrado que a atribuição de responsabilidade civil em âmbito nacional também é reflexo da preocupação com efeitos nocivos dessa poluição ao meio ambiente. Com efeito, será constatada a necessidade de definir o tipo de responsabilidade civil que melhor atenderia aos interesses para a criação dos diplomas de origem internacional e nacional, bem como definir a extensão da ideia de dano, seja em relação à terceiros, seja em relação ao meio ambiente. Todavia, esses interesses podem convergir ou divergir, de forma que a análise dos limites da responsabilidade civil por meio de casos concretos se mostra essencial para constatar, na prática, a atribuição dessa responsabilidade no Brasil, como será evidenciado. Para tanto, é relevante apresentar o contexto de criação das normas e a estruturação no ordenamento interno, a diferença entre as teorias da responsabilidade civil e o conceito de dano.

Nesse sentido, importa ressaltar que o ápice da demanda internacional em relação à criação de um regime de responsabilização surgiu com a tragédia ambiental ocasionada pelo navio *Torrey Canyon*, em 1967, que encalhou próximo à costa da Grã-Bretanha. O navio, de bandeira da Líbia, transportava petróleo para o País de Gales quando derramou 119 mil toneladas da substância no mar, atingindo principalmente parte da zona costeira da Grã-Bretanha e da região da Bretanha, na França<sup>2</sup>. As preocupações da sociedade internacional em relação à prevenção de futuros acidentes, somada à necessidade de reparação dos danos causados por poluição ensejaram a criação da CLC/69, em Bruxelas, pela Organização Marítima Intergovernamental (OMI)<sup>3</sup>. Em seu texto, a Convenção define que o dano por poluição: significa a perda ou dano, causados fora 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

---

<sup>1</sup> GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019, p. 8-11.

<sup>2</sup> GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019, p. 8-11.

<sup>3</sup> GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019, p. 9.

preventivas e outras perdas ou danos causados por essas medidas preventivas<sup>4</sup>.

No Brasil, a CLC/69 foi promulgada pelo Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977, e regulamentada pelo Decreto nº 83.540, de 04 de junho de 1979. A Convenção foi complementada por dois protocolos: Protocolo à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, adotado em Londres em 1976 (conhecido como *1976 CLC Protocol*); e Protocolo à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, adotado em Londres em 1984 (conhecido como *1984 CLC Protocol*). Todavia, o Brasil não é parte contratante de nenhum dos protocolos.

Em compensação, na década de 1980, houve uma consolidação de obrigações, princípios, instrumentos ambientais previstos pela Lei nº 6.938/81, que instituiu a Política Nacional de Meio Ambiente (PNMA), o primeiro diploma legal brasileiro que estabeleceu uma política com princípios, escopos, diretrizes, instrumentos e conceitos gerais sobre o meio ambiente<sup>5</sup>. Na conjuntura da preocupação tanto internacional quanto brasileira com o cumprimento dos princípios ambientais e da promoção do equilíbrio entre o desenvolvimento econômico social e a preservação dos recursos naturais, a Lei nº 9.966/2000, conhecida como a Lei do Óleo, também é promulgada no Brasil, dispondo sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por derramamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição internacional<sup>6</sup>.

No que diz respeito ao derramamento de óleo nos mares e oceanos, as Convenções sobre responsabilidade por risco regulamentam os casos decorrentes de acidentes de náuticos (acidentes no navio) durante o transporte internacional de grandes quantidades de petróleo a granel, o que não inclui alijamentos, atividades normais dos navios e decorrentes de exploração dos fundos marinhos localizados no alto-mar<sup>7</sup>. Contudo, devido à gravidade dos danos provocados por acidentes com os superpetroleiros, foi necessário estabelecer normas internacionais inovadoras, que ensejaram a criação de normas instituidoras do regime da responsabilidade objetiva por danos causados por transporte marítimo de óleo<sup>8</sup>.

Em consonância, o art. 225, parágrafo 3º, da Constituição Federal estabelece que as

---

<sup>4</sup> Art. I, 6, da CLC/69: Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/decretolegislativo-74-30-setembro-1976-364186-convencao-internacional-pl.doc>> . Acesso em: 12.07.2023.

<sup>5</sup> RODRIGUES, Marcelo Abelha. **Direito ambiental esquematizado**. 5. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. (Coleção esquematizado / coordenador Pedro Lenza). p. 45-46.

<sup>6</sup> OBREGÓN, Marcelo F. Quiroga. **Direito marítimo ambiental: dever fundamental de proteção do meio ambiente marinho no âmbito nacional e internacional**. Belo Horizonte: Fórum, 2020. p. 135-137.

<sup>7</sup> SOARES, Guido Fernando Silva. **Direito internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidade**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2003. 906 p. 805-806.

<sup>8</sup> SOARES, Guido Fernando Silva. **Direito internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidade**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2003. 906 p. 807-808.

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<sup>9</sup>. Assim, tem-se que a responsabilidade é a interpretação dada pelo sistema jurídico ao dever moral de não prejudicar outrem, visando a pacificação social<sup>10</sup>. Nesse sentido, o diploma constitucional distingue três tipos de responsabilidade, independentes entre si: a administrativa, a penal e a civil, cada uma com suas respectivas sanções<sup>11</sup>. Contudo, este estudo será direcionado aos aspectos da responsabilidade civil, objeto da CLC/69.

No preâmbulo da CLC/69, os Estados-partes reconhecem os riscos de poluição que podem surgir com o transporte marítimo internacional de óleo a granel. Da mesma forma, admitem que estão em alerta sobre a necessidade de assegurar o devido ressarcimento aos indivíduos que venham a sofrer danos causados por poluição decorrente de fugas ou descargas de óleo originadas por navios. No texto de origem internacional, foram estabelecidos parâmetros e conceitos importantes para a aplicação pelos Estados contratantes. Sobretudo, a Convenção instaura as diretrizes adotadas para fins de responsabilização do agente poluidor<sup>12</sup>.

Ao tratar da responsabilidade civil pela prática de algum dano, cabem duas hipóteses de vislumbrar a responsabilidade civil: subjetiva e objetiva. A responsabilidade subjetiva é a regra geral do dever de indenizar, baseada na ideia de um comportamento contrário ao direito de ação ou omissão causador do dano, existindo um nexo causal entre um e outro. Pelo artigo 159 do Código Civil Brasileiro de 1917, trata-se da obrigação de reparar o dano imputado a todo aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito ou causar prejuízo a outrem<sup>13</sup>. Apesar de não haver menção expressa quanto ao dano ambiental no dispositivo, inicialmente, a teoria subjetiva foi adotada para atribuir a responsabilidade por danos ao meio ambiente. Porém, a dificuldade de prova do elemento subjetivo ou da culpa do agente passou a demandar novos modelos de responsabilização oriundos de condutas lesivas ao meio ambiente, especialmente a partir do desenvolvimento industrial e tecnológico. Com isso, no Brasil, a legislação passou a adotar a teoria objetiva da responsabilidade civil ambiental, independentemente da prova de culpa<sup>14</sup>.

---

<sup>9</sup>BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)>. Acesso em: 18.05.2023.

<sup>10</sup> GUEDES, Emerson Almeida; FERREIRA, Clécia Lima. **A responsabilidade civil pelo dano ambiental e a teoria do risco integral**. Ciências Humanas e Sociais | Aracaju | v. 3 | n.3 | p. 13-28 | Outubro 2016.

<sup>11</sup> SILVA, José Afonso da. **Direito Ambiental Constitucional**. 6ª ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2007, p.301-302.

<sup>12</sup> OBREGÓN, Marcelo F. Quiroga. **Direito marítimo ambiental: dever fundamental de proteção do meio ambiente marinho no âmbito nacional e internacional**. Belo Horizonte: Fórum. 2020, p. 80.

<sup>13</sup> FREITAS, Vladimir Passos de. **A constituição federal e a efetividade das normas ambientais**. 2. ed. rev. - São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2002, p. 172.

<sup>14</sup> CHERMONT, Leane Barros Fiuza de Mello. **A responsabilidade civil por dano ao meio ambiente**. Belém: Paka-

A partir disso, torna-se necessário compreender o conceito de dano para fins de responsabilização. Este estudo adota o dano como uma lesão a um bem jurídico tutelado, incluindo-se o moral e o patrimonial. Por seu turno, o dano ambiental é considerado toda agressão contra o meio ambiente causada por atividade potencialmente poluidora<sup>15</sup>, seja por um ato comissivo, seja pela omissão voluntária decorrente de negligência. Caso seja identificado que ação/omissão do ato humano resultou num impacto negativo ao meio ambiente, de forma que prejudique terceiros, haverá a responsabilidade de reparar ou ressarcir danos causados<sup>16</sup>.

Como o transporte mundial de óleo é realizado principalmente pelas vias marítimas, a atribuição de responsabilidade passou a ser um dever jurídico indispensável quando o assunto é a provocação de danos a terceiros. O risco gerado pelo transporte desse tipo de carga torna o oceano suscetível à possíveis danos. Assim, tornou-se necessário adotar regramento universaistando sobre a prevenção de acidentes com óleo quanto sobre a compensação pela poluição causada. Além disso, no âmbito interno de cada Estado, legislações próprias são criadas segundo cada contexto nacional. Devido à internalização dos tratados e a segurança jurídica, é essencial que as normas não se contraponham no ordenamento interno<sup>17</sup>. Não obstante, no ordenamento jurídico brasileiro, existem contraposições entre o tratamento dado pelos legisladores nacionais e pela norma de origem internacional (CLC/69) no que diz respeito ao sistema de responsabilização civil, apesar de, uma vez que o tratado tenha sido devidamente aprovado pelo rito do Congresso Nacional, faça efetivamente parte do ordenamento jurídico interno.

Diante desse contexto de dualidade, o objeto deste estudo tem caráter quantitativo e qualitativo e perpassa a análise do comportamento dos Tribunais brasileiros na escolha de mecanismos para a atribuição da responsabilidade civil em casos de danos causados pela poluição marítima ocasionada por óleo. O presente estudo tem como finalidade identificar os limites da compatibilidade entre a CLC/69 e a responsabilidade por dano ambiental aplicada pelo Poder Judiciário brasileiro e presentes na legislação brasileira. Para tanto, foi necessário definir objetivos específicos: mapear os acórdãos da justiça federal e dos tribunais superiores que tratam da mesma temática, a fim de consolidar o entendimento majoritário da jurisprudência brasileira,

---

Tatu, 2003, p. 35-36.

<sup>15</sup> Art 3º, Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981: 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. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm)>. Acesso em: 18.05.2023.

<sup>16</sup> SIRVINSKAS, Luís Paulo. **Tutela constitucional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 37-39.

<sup>17</sup> AREND, Andréia Propp. **Reparação civil por poluição marinha por óleo: uma urgência ratificatória pelo Brasil**. Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy. Vol. 2, nº 1, Janeiro a Junho- 2022, p. 215-246.

identificar os dispositivos da CLC/69 e verificar a sua coerência com a legislação promulgada no Brasil e, assim, identificar as possíveis convergências e divergências entre a CLC/69 e a aplicação da responsabilidade civil ambiental no Brasil. Importa ressaltar que não se trata da essencialmente do exame acerca da supremacia de uma norma em relação à outra, já que se tratam de textos incorporados ao ordenamento interno, massim de uma análise sobre a interpretação das normas pelo poder judiciário brasileiro diante do dever de proteção ao meio ambiente e da busca pela devida responsabilização por dano ambiental.

Esse paralelismo já foi tratado sob a perspectiva comparativa essencialmente dos textos da Convenção e das legislações nacionais, com menções à julgados dos Tribunais brasileiros. Porém, a concepção prática sobre a comparação entre os regimes de responsabilidade ainda não partiu substancialmente dos casos concretos julgados pelo Poder Judiciário brasileiro<sup>18</sup>. Nesse sentido, neste trabalho o confronto entre as regulamentações partiu primeiramente da pesquisa jurisprudencial brasileira, acerca da aplicação da responsabilidade civil, para que, em seguida, fossem analisados o texto da CLC/69 e das legislações nacionais em comparação aos acórdãos obtidos como resultado a pesquisa jurisprudencial produzida. Por isso, o presente trabalho não aborda o estudo comparativo sobre a aplicação da jurisdição das normas, a desconsideração da personalidade jurídica e a existência de fundos de compensação à poluição por óleo, pois não foram identificados, por meio dos parâmetros de pesquisa adotados, casos concretos que tratassem fundamentalmente sobre os pontos elencados, para que, assim, fossem feitos comparativos sobre a aplicação de ambas as normas.

Preliminarmente, os casos foram selecionados por meio das ferramentas de busca jurisprudencial do site oficial de cada um dos tribunais competentes para o julgamento de ações que tenham como objeto o escopo da pesquisa: Tribunais Regionais Federais (TRFs), Superior Tribunal de Justiça (STJ) e Supremo Tribunal Federal (STF). Como parâmetros, foram utilizados os termos apontados no ANEXO I do presente trabalho, restringidos ao lapso temporal de 1979, ano em que a Convenção foi regulamentada no Brasil, até 2022, ano do início da pesquisa. Como resultado, foram encontrados, levando em consideração a possibilidade de consulta pública dos autos, sessenta e oito julgados, identificados na planilha presente no ANEXO II. Em seguida, por meio da leitura do inteiro teor dos acórdãos proferidos nos casos selecionados, o problema jurídico de cada processo foi analisado e discriminado no ANEXO II. Consolidada a amostra

---

<sup>18</sup> GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo nos navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019; e SOUSA, Arianna Frota Fontenelle. **A (in)aplicabilidade da convenção sobre responsabilidade civil de 1969 (Civil Liability Convention – CLC-69) no ordenamento jurídico brasileiro**. 2022. 40 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em direito) - Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa, Brasília, 2022.

jurisprudencial da pesquisa com um total de sessenta e oito julgados, foram selecionados doze casos para compor o desenvolvimento deste trabalho, sendo adotado o método escolha de casos emblemáticos utilizados pelo Projeto de Litigância Ambiental, do Grupo de Estudos em Direito, Recursos Naturais e Sustentabilidade da Universidade de Brasília (GERN/UnB)<sup>19</sup>.

Nesse contexto, o presente estudo se justifica no âmbito acadêmico, visto que representa uma contribuição a discussão sobre a preservação ambiental e a efetiva responsabilização dos agentes causadores de danos ambientais, de forma a contribuir com os aspectos sociais e econômicos que envolvem o derramamento de óleo. Para tanto, foi adotada a pesquisa de cunho bibliográfico, em complemento à análise da regulamentação jurídica brasileira e a mencionada Convenção, a fim de identificar os elementos que compõe a responsabilidade civil ambiental. Além disso, por meio dos casos extraídos da jurisprudência dos TRFs, do STJ e do STF, buscar-se-á constatar até que ponto a aplicabilidade da CLC/69 é suficiente para a efetiva responsabilização civil por danos ambientais ocorridos sob a jurisdição brasileira.

Como forma de definir a proporção da identidade entre ambas as normas, foram adotadas diferentes nomenclaturas para cada segmentação criada a partir do grau de compatibilidade entre os sistemas de responsabilização adotados. Para demonstrar os argumentos, perspectivas são relevantes: a compatibilidade dos elementos da responsabilidade civil ambiental (capítulo 1) e a complementariedade da legislação brasileira ao conteúdo do tratado (capítulo 2), em comparação com julgados brasileiros, conforme será demonstrado a seguir.

## **CAPÍTULO 1 – A COMPATIBILIDADE ENTRE O DIREITO AMBIENTAL E O CONTEÚDO DO TRATADO**

A CLC/69 e a responsabilidade civil aplicada no Brasil são compatíveis sob diversas perspectivas. Para confirmar essa relação de compatibilidade, cabe compreender os objetivos de cada norma, instituir categorias de possíveis compatibilidades entre as disposições e, finalmente, examinar as compatibilidades identificadas.

De antemão, a similitude é encontrada na convergência quanto aos objetivos da Convenção e da legislação nacional. No preâmbulo da Convenção internacional, cria-se o propósito de definir um mecanismo de caráter internacional capaz de assegurar compensação adequada e acessível às vítimas de danos por poluição, resultantes de escapamento ou descarga de

---

<sup>19</sup> GERN/UnB - Grupo de Estudos em Direito, Recursos Naturais e Sustentabilidade, da Universidade de Brasília. Litigância ambiental nacional e internacional como meio para a conservação e o uso sustentável dos recursos ambientais. Coordenação: Carina Costa de Oliveira. Projeto de Pesquisa Científica número 00193.00001489/2021-13. Edital 04/2021, FAP-DF. Brasília, 2022.

óleo proveniente de navios<sup>20</sup>. Da mesma forma, a PNMA visa a 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<sup>21</sup>. Além disso, o Decreto nº 83.540/1979, que regulamentou a aplicação da CLC/69 no Brasil, recepcionou todas as definições presentes na Convenção<sup>22</sup>. Ainda assim, é indispensável estabelecer um grau de receptividade dos regimes de responsabilização no julgamento de casos sob a jurisdição brasileira.

Para concretizar as suas finalidades, a CLC/69 e a legislação ambiental nacional adotaram mecanismos baseados em modelos de responsabilização. Todavia, tais modelos visaram atender a seu próprio propósito de aplicação: internacional ou nacional. Com isso, é necessário distinguir a proporção de compatibilidade entre as normas. Em algumas hipóteses, a CLC/69 e o direito ambiental brasileiro aderem aos mesmos princípios e teorias, de modo que se encontram numa paridade ideal. Para os fins desta pesquisa, esses casos correspondem à uma compatibilidade total entre as normas (item 1.1). Sob outra perspectiva, a CLC/69 e a legislação nacional podem ser parcialmente diferentes, de tal modo que, para este trabalho, uma norma possa ser considerada mais avançada ou rigorosa do que a outra. Em outras palavras, esses casos não representam uma divergência completa entre as normas, mas sim a identificação dos modelos adotados como elementos de um conjunto, da qual representa, para este trabalho, uma complementariedade entre as normas (item 1.2).

### **1.1. A COMPATIBILIDADE TOTAL ENTRE AS NORMAS**

A compatibilidade total entre a CLC/69 e a legislação ambiental nacional resulta das principais referências adotadas na escolha da teoria da responsabilidade. Em princípio, a preferência pelo princípio do poluidor-pagador é evidenciada em ambas as normas (1.1.1). Ainda, percebe-se também a inclinação das normas para a teoria da responsabilidade objetiva (1.1.2), bem como para a paridade quanto aos elementos da responsabilidade (1.1.3), conforme será demonstrado a seguir.

---

<sup>20</sup> CLC/69: Convencidos da necessidade de garantir uma indenização adequada às pessoas que venham a sofrer danos causados por poluição resultante de fugas ou descargas de óleo proveniente de navios. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/decretolegislativo-74-30-setembro-1976-364186-convencao-internacional-pl.doc>> . Acesso em: 12.07.2023.

<sup>21</sup> Art. 4º, Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm)>. Acesso em: 18.05.2023.

<sup>22</sup> Art. 1º do Decreto nº 83.540 de 4 de junho de 1979. Regulamenta a aplicação da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, e dá outras providências. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-83540-4-junho-1979-432843-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 10/07/2023.

### 1.1.1. A compatibilidade na adoção do princípio do poluidor-pagador

A legislação de origem nacional e o regime de responsabilidade internacional são guiados pelo princípio do poluidor-pagador, fato que pode ser atestado pelo conceito do mencionado princípio, bem como por meio da comparação dos deveres do poluidor em ambas as normas e da aplicação do princípio nos casos levados ao Poder Judiciário brasileiro. O art. 255 da Constituição Federal e a PNMA permitem interpretar a existência de deveres da Administração Pública em relação ao meio ambiente, mas também da responsabilidade de sujeitos de direito privado que também assumem deveres de cunho ecológico diante do uso de recursos naturais ou pelo desempenho de atividades econômicas<sup>23</sup>. Assim, em complemento à teoria do risco integral em caso de danos ambientais, o ordenamento jurídico brasileiro adota o princípio do poluidor-pagador, que consiste em obrigar a empresa poluidora tanto a reparar os danos causados quanto custear as medidas repressivas e preventivas contra os danos ambientais. Por conseguinte, há um desestímulo à prática de ações nocivas ao meio ambiente, uma vez que, constatado o dano ambiental, a empresa poluidora deverá arcar diretamente com os encargos da recuperação ambiental<sup>24</sup>.

Sendo assim, o ordenamento jurídico brasileiro compreende que o poluidor é obrigado a restituir e restaurar a degradação que causou ao meio ambiente, sendo necessário que suporte os encargos resultantes da poluição e as consequências para terceiros<sup>25</sup>, nos termos dispostos no inciso VII do artigo 4º da PNMA<sup>26</sup>. Portanto, não é necessário analisar se o poluidor agiu ou não com consciência no momento da produção do dano, ou sequer se agiu de forma lícita, já que a licitude da ação não o isenta da reparação e da prevenção<sup>27</sup>.

Pela Constituição Federal (art. 255, §3), mesmo que a empresa poluidora adote medidas a fim de evitar a degradação ambiental, caso o dano se concretize, o poluidor ainda assim será

---

<sup>23</sup> 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, v. 12, n. 1, 2015, p. 203.

<sup>24</sup> HOLDER, Julianne; CÂMARA, Camila Gomes. **Poluição marinha e responsabilidade civil nas atividades off-shore da indústria do petróleo**. Direito e-Nergia. [S. l.], v. 3, n. 1, 2014.

<sup>25</sup> FELTRIM, Thaís Fernanda Viana Sena; SARRETA, Cátia Rejane Liczbinski. **A responsabilidade pela poluição do meio ambiente por derramamento de óleo ao mar e sua reparação**. Revista de Estudos Jurídicos e Sociais, 4. ed., n. 4, mai. 2015. Cascavel: NEJUS, 2015, p. 31.

<sup>26</sup> Art. 4º, Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. [...] 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. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm)>. Acesso em: 18.05.2023.

<sup>27</sup> FELTRIM, Thaís Fernanda Viana Sena; SARRETA, Cátia Rejane Liczbinski. **A responsabilidade pela poluição do meio ambiente por derramamento de óleo ao mar e sua reparação**. Revista de Estudos Jurídicos e Sociais, 4. ed., n. 4, mai. 2015. Cascavel: NEJUS, 2015, p. 32.



responsabilizado, bem como deverá conter o acidente, com o intuito de diminuir a incidência da lesão ambiental, e atuar para restaurar a área degradada, sem excluir eventuais sanções penais e administrativas<sup>28</sup>.

À vista disso, depreende-se que a legislação brasileira, por meio tanto da Constituição Federal quanto da PNMA, adota a responsabilidade objetiva por danos ambientais e, concomitante, o princípio do poluidor-pagador, que, na verdade, ratifica a observância à teoria objetiva da responsabilidade. De outro lado, a CLC/69 não contém explicitamente disposição que adote o princípio do poluidor-pagador. Embora a Convenção represente um avanço significativo na regulamentação da responsabilidade civil por danos causados por poluição por óleo, o princípio mencionado ganhou mais destaques em outros instrumentos internacionais, como na Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Hidrocarbonetos de 1992 (Convenção de Marpol).

Contudo, o princípio pode ser identificado, implicitamente, na CLC/69, com base no texto do artigo III, que dispõe sobre a responsabilidade do proprietário do navio por qualquer dano por poluição causado por óleo que tenha sido derramado de seu navio como resultado do incidente<sup>29</sup>. Apesar das previsões de excludentes, a Convenção ainda adota como premissa o dever do proprietário do navio em relação aos danos causados pela própria embarcação. Nesse sentido, o princípio se apresenta nos entendimentos dos tribunais brasileiros.

O dever de indenização por impactos ambientais independe da extensão do dano. Isso impede que as empresas com capacidade econômica possuam salvo conduto para poluir demasiadamente. Na Ação Civil Pública nº 0000024-93.2001.4.03.6104 (TRF3)<sup>30</sup>, o princípio do poluidor-pagador cumpriu o papel de reforçar o dever de reparação do poluidor. A ação foi proposta pelo Ministério Público Federal e pelo Ministério Público do Estado de São Paulo na Justiça Federal de São Paulo a fim de garantir a condenação da empresa *Solt Span Incorporated*, representada pela empresa Expresso Mercantil Agência Marítima, ao pagamento de indenização por dano ambiental gerado por derramamento de produto químico nas águas do estuário santista pelo navio *N/M Stolt Span*, no dia 21 de fevereiro de 1995, no Cais do Porto de Santos.

---

<sup>28</sup> HOLDER, Julianne; CÂMARA, Camila Gomes. **Poluição marinha e responsabilidade civil nas atividades off-shore da indústria do petróleo**. Direito e-Energia. [S. l.], v. 3, n. 1, 2014.

<sup>29</sup> Art. III, da CLC/69: Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/decretolegislativo-74-30-setembro-1976-364186-convencointernacional-pl.doc>> . Acesso em: 12.07.2023.

<sup>30</sup> BRASIL. TRF 3ª Região, TERCEIRA TURMA. Apelação Cível n. 0000024-93.2001.4.03.6104. Apelante: STOLT SPAN INCORPORATED. Apelados: Ministério Público do Estado de São Paulo e Ministério Público Federal. Rel. Juiz Convocado Rubens Calixto. São Paulo, 20 jan. 2011. Disponível em: <<https://web.trf3.jus.br/acordaos/Acordao/BuscarDocumentoGedpro/1033580>>. Acesso em: 18/05/2023.

A sentença de primeiro grau julgou o pedido parcialmente procedente para condenar a *Stolt Spain*, representada pela agência marítima, ao pagamento de indenização pelos danos causados ao meio ambiente, em valor que seria apurado posteriormente, em liquidação por arbitramento. Após oposição de embargos de declaração pelo Ministério Público Federal, o quantum indenizatório foi limitado ao equivalente a US\$ 1.584.893,19 (um milhão, quinhentos e oitenta e quatro mil, oitocentos e noventa e três mil dólares americanos).

Assim, as empresas apelaram da sentença proferida pelo juízo *a quo*, com o intuito de reformá-la, sob a alegação de que não existiria nexa causal entre sua conduta e o evento danoso, já que o acidente teria ocorrido por falha da União, que não zelou adequadamente pela sinalização do local, por isso, as boias de sinalização não estavam devidamente no lugar. Ainda, questionou o critério adotado para o cálculo de prejuízo ao meio ambiente, pois a quantidade de produto químico derramado no mar não chegou a ser mensurada e não houve a comprovação de qualquer dano ao meio ambiente. Por fim, alegou que o valor da condenação era indevido, com fundamento na percepção de que a obrigação de indenizar pode independe de culpa, mas não poderia independe de prova.

Ao julgar o apelo, a Terceira Turma do TRF3 negou provimento à apelação, nos termos do voto do relator, que suscitou que a legislação brasileira ambiental possui princípios específicos, como o do “poluidor-pagador”, previsto no § 3º do art. 225 da Constituição, que define a sujeição do poluidor do meio ambiente às sanções penais e administrativas, sem prejuízo da obrigação de reparar os danos causados. Em complemento à responsabilidade objetiva do causador do dano ao meio ambiente (§ 1º do art. 14 da Lei 6.938/81), entende-se que a apuração da responsabilidade do poluidor independe de culpa, bastando que se comprove nexa entre sua conduta e o prejuízo ambiental.

Quanto à alegação da inexistência de comprovação do dano causado pelo vazamento, a Turma julgou que o dano era inequívoco, sendo somente impossível averiguar a sua extensão, já que a análise não era mais possível no momento da realização do laudo pericial. Contudo, os peritos estimaram que 32 toneladas de estireno, produto tóxico derivado do óleo, vazaram do navio. Apesar de ser impossível detectar a exata extensão dos danos ao meio ambiente, o laudo pericial concluiu pela contaminação de bosques de mangue e o produto entrou em contato como estuário. Além disso, foi constatado que o agente poluidor poderia trazer efeitos nocivos quando em contato com a pele, o que levou diversas pessoas a serem atendidas em instalações públicas de saúde com problemas respiratórios decorrentes do derrame. Logo, não houve questionamentos quanto ao vazamento de produto no navio de propriedade das empresas, que causou degradação

ao meio ambiente e, conseqüentemente, o dever de indenizar<sup>31</sup>.

Portanto, comprovada a existência da poluição, restou comprovado o dever de pagamento do poluidor pelos danos causados, restando apenas a necessidade de avaliar o valor da indenização. No caso em tela, os fatos ocorreram ainda no vigor da Lei 5.357, de 17 de novembro de 1967, que foi posteriormente revogada pela Lei 9.966, de 28 de abril de 2000, cuja referência era expressa no § 4º do art. 14 da Lei 6.938/81. Sendo assim, foram descartados os limites indenizatórios previstos na CLC/69, por também estarem em conflito com a ordem constitucional brasileira. Por outro lado, foi certificada a similitude na aplicação do princípio do poluidor-pagador, assim como poderá ser constatada no que diz respeito à responsabilidade objetiva.

### **1.1.2. A compatibilidade da responsabilidade objetiva**

A teoria objetiva da responsabilidade é adotada por ambas as normas. Para compreender essa perspectiva, cabe definir a teoria da responsabilidade objetiva e determinar os limites da sua aplicação no ordenamento jurídico, exemplificados por meio da jurisprudência brasileira.

Preliminarmente, a adoção da responsabilidade objetiva demonstra a necessidade de aperfeiçoar o instituto de reparação de prejuízo em casos específicos. Mesmo com a inexistência de culpa, aplica-se a responsabilidade objetiva, ou seja, a obrigação de reparar o dano sem que seja comprovada a existência de culpa do agente. Para justificar essa modalidade de responsabilização, a doutrina<sup>32</sup> faz uso da teoria do risco objetivo, que concebe que o dano a terceiro é possível de ocorrer pela própria natureza da atividade exercida, originando um prejuízo que deverá ser reparado mesmo sem a culpa em sentido *lato*<sup>33</sup>. Todavia, a aplicação da teoria do risco objetivo não foi o primeiro paradigma adotado, sendo necessária a contextualização da sua adesão.

Para a aplicação dessa teoria, é imprescindível que haja previsão legal, por se tratar de uma exceção, já que, em regra, adota-se a teoria do risco subjetivo<sup>34</sup>. Na sistemática internacional, em relação às normas sobre responsabilidade civil e a obrigação de reparação do dano, uma das

---

<sup>31</sup> No mesmo sentido: TRF-2 00151333620134020000 0015133-36.2013.4.02.0000, Relator: Nizete Lobato Carmo, Data De Julgamento: 14/11/2013, 6ª Turma Especializada; STJ - AgRg no AREsp: 89444 PR 2011/0229870-0, Relator: Ministro Paulo De Tarso Sanseverino, Data De Julgamento: 21/08/2012, T3 - Terceira Turma, Data de Publicação: DJe 24/08/2012; TRF3 – Turma D/ AC 0204317-74.1991.4.03.6104/ Relator: Juiz Convocado Leonel Ferreira/ Julgado em 30.03.2011/ Publicado no e-DJF3 Judicial 1 em 29.04.2011, p. 1.105).

<sup>32</sup> ALBERGARIA, Bruno. **Direito ambiental e a responsabilidade civil das empresas**. Belo Horizonte: Fórum, 2005, p. 136-137.

<sup>33</sup> ALBERGARIA, Bruno. **Direito ambiental e a responsabilidade civil das empresas**. Belo Horizonte: Fórum, 2005, p. 136-137.

<sup>34</sup> ALBERGARIA, Bruno. **Direito ambiental e a responsabilidade civil das empresas**. Belo Horizonte: Fórum, 2005, p. 136-137.

principais normas sobre o assunto é a Convenção de Montego Bay (Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar). Porém, a mencionada Convenção se limita a instituir princípios gerais, dentro do regime de responsabilidade subjetiva (chamada também de responsabilidade por culpa), nos artigos 229, 232 e 235. A normatização foi assim disposta devido ao caráter global da Convenção, bem como a sua inspiração no sistema geral das responsabilidades do Direito Internacional<sup>35</sup>.

Por outro lado, a legislação brasileira vislumbra o binômio dano/reparação, de forma que não se questiona a razão da degradação ao meio ambiente para que seja constatado o dever de reparar e/ou indenizar<sup>36</sup>. Nesse sentido, em casos de dano ambiental causado pela poluição por óleo, o Decreto nº 83.540/1979 seguiu as especificações do PNMA e também aplicou a teoria objetiva da responsabilidade civil do proprietário do navio poluidor<sup>37</sup>, bem como a CLC/69 reconheceu, em seu preâmbulo, a importância de estabelecer uma responsabilidade objetiva para todos os tipos de poluição por óleo. Dessa forma, percebe-se a compatibilidade entre a legislação promulgada no Brasil e a Convenção recepcionada no ordenamento jurídico. A escolha legislativa pela teoria objetiva da imputação da responsabilidade vincula o poder judiciário, uma vez que fundamenta a tutela jurisdicional de proteção ao meio ambiente, conforme será demonstrado por meio da legitimidade passiva dos agentes que contribuem para o dano (1.1.2.1) e da legitimidade passiva de empresa nacional que contrata navio estrangeiro (1.1.2.2), por meio dos acordos a seguir.

### 1.1.2.1 A legitimidade passiva dos agentes que contribuem para o dano

Os regimes internacional e nacional de responsabilização atribuem àquele que participa ativamente ou negligencia seus deveres em relação ao meio ambiente o ônus da responsabilidade. Nesse sentido, o sistema jurídico brasileiro busca reconhecer que o dever de proteção ao meio ambiente é compartilhado, isso porque a preservação do meio ambiente é um dever coletivo e individual<sup>38</sup>. Com isso, o sistema judiciário brasileiro não exclui, sem a devida análise probatória,

---

<sup>35</sup> SOARES, Guido Fernando Silva. **Direito internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidade**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2003. 906 p. 223.

<sup>36</sup> MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. 15ª. Ed. Malheiros Editores: São Paulo, 2007, p. 347.

<sup>37</sup> Art. 2º do Decreto nº 83.540 de 4 de junho de 1979: O proprietário de um navio, que transporte óleo a granel como carga, é civilmente responsável pelos danos causados por poluição por óleo no Território Nacional, incluído o mar territorial, salvo nas hipóteses previstas no § 2º, do artigo III, da Convenção ora regulamentada. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-83540-4-junho-1979-432843-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 10/07/2023.

<sup>38</sup> BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)>. Acesso em: 18.05.2023.

a concorrência das ações/omissões de mais de um poluidor para a concretização do dano, segundo é evidenciado nos julgamentos dos Tribunais Federais.

Nesse sentido, na Vara Federal de São José dos Campos-São Paulo, foi reconhecida a competência da Justiça Federal para processar e julgar a ação civil pública reparatória nº 0402265-22.1994.4.03.6103<sup>39</sup>, proposta pelo Ministério Público Federal na Justiça Estadual. Antes da remessa dos autos ao juízo competência, a Justiça Estadual excluiu da lide a empresa Pandibra-Consultoria e Representações Marítimas Ltda.

Em primeiro grau, a Petrobras suscitou preliminar de ilegitimidade passiva, que, em sede de decisão interlocutória, o Juízo determinou a análise posterior da alegação, por meio de perícia, juntamente com o mérito, pois o Juízo considerou que a responsabilidade objetiva do proprietário do navio não exclui eventual ocorrência de culpa da Petrobrás. Nesses termos, o armador do navio continuou no polo passivo da relação processual na qualidade de litisconsorte.

Contudo, a Petrobrás buscou o reconhecimento da suposta ilegitimidade passiva na ação de origem por intermédio de agravo de instrumento em face da decisão do juiz “*a quo*”. Na argumentação, a Petrobras suscitou que a CLC/69 deveria ser aplicada ao caso, e não o PNMA, que dispõe sobre a mesma matéria, pois supostamente seria desfavorável aos seus interesses. Além disso, buscou a admissão da denúncia da lide ao armador do navio e que fosse excluída da decisão da origem a menção à concorrência culposa da Petrobrás. Em contrapartida, o MPF argumentou que a CLC/69 não é excludente da aplicação do PNMA e, na verdade, são diplomas que se adequavam perfeitamente entre si, reconhecendo a responsabilização da Petrobrás. Ainda, aduziu que a ação reparatória era movida contra a Petrobrás porque a empresa, objetivamente, não tomou providências a fim de evitar o acidente, mas, pelo contrário, contribuiu para a ocorrência do dano ambiental<sup>40</sup>.

Após a interposição do agravo de instrumento pela Petrobrás, o juízo “*a quo*” emitiu juízo de reconsideração que, não obstante a norma de origem nacional e a Convenção Internacional que

---

<sup>39</sup> BRASIL. TRF 3ª Região, QUARTA TURMA. Agravo de Instrumento nº 0402265-22.1994.4.03.6103. Agravante: Petrobrás. Agravado: Ministério Público Federal. Relator: Desembargador Federal Souza Pires. São Paulo, 02 mar. 1999. Disponível em: <<https://web.trf3.jus.br/acordaos/Acordao/PesquisarDocumento?processo=04022652219944036103>>. Acesso em: 18/05/2023.

<sup>40</sup> No mesmo sentido: TRF-2 - AC: 0000864-72.2010.4.02.5116, Relator: Alcides Martins, Data De Julgamento: 12/07/2017, 5ª Turma Especializada; TRF-2 - AC 0001540-62.2010.4.02.5102, Relator: Maria Alice Paim Lyard, Data De Julgamento: 13/03/2013, 6ª Turma Especializada, Data de Publicação: 20/03/2013; TRF-3 - AC: 00095489420134036104 SP, Relator: Desembargador Federal Carlos Muta, Data De Julgamento: 06/09/2017, Terceira Turma, Data de Publicação: e-DJF3 Judicial 1 DATA:13/09/2017; TRF-2 - AC: 0002879-06.2003.4.02.5101, Relator: Guilherme Diefenthaler, Data De Julgamento: 12/11/2013, 5ª Turma Especializada, Data de Publicação: 27/11/2013.

regem a matéria adotarem a responsabilidade objetiva, entendeu o dever de apuração da imputação da responsabilidade por meio da fase instrutória, com a realização de prova pericial que indicasse se o acidente ocorreu por erro de navegação ou em decorrência de ação ou omissão relacionada às atividades do Terminal Almirante Barroso – TEBAR. Além disso, também admitiu a denunciação da lide formulada pela co-Ré Petrobrás em face do armador do Navio “Marian” e da empresa seguradora do mesmo a “The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd”, da qual a co-Ré “Pandibra Consultoria e Representações Marítimas S.A.” era representante comercial e mandatária no Brasil.

Dessa forma, a maioria das alegações da Petrobrás em sede de agravo de instrumento foi objeto do juízo de reconsideração no primeiro grau, de modo que coube à Quarta Turma do TRF3 analisar apenas a suposta ilegitimidade passiva da Petrobrás. Para isso, levou-se em consideração a responsabilidade objetiva presente na PNMA (art. 14, *caput* e §1º), bem como o conceito de poluidor disposto no artigo 3º do mencionado diploma: pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental. Logo, o acórdão proferido pela Turma concordou com o juízo de origem no que diz respeito à manutenção da Petrobrás no polo passivo da lide, uma vez que somente o desenvolvimento do processo, com a fase instrutória, poderia averiguar a extensão e a natureza da responsabilidade pelo acidente ambiental. Nessa lógica, o conceito de poluidor também foi essencial para atestar a responsabilidade da empresa que contratou o navio poluidor.

#### **1.1.2.2. A legitimidade passiva de empresa nacional que contrata navio estrangeiro**

No mesmo sentido do posicionamento dos Tribunais Federais e da legislação nacional mencionados anteriormente, o STJ aplica a responsabilidade objetiva em casos de acidentes por derramamento de óleo no mar. O Recurso Especial nº 467212/RJ<sup>41</sup>, originalmente, tratou-se de uma ação anulatória de débito fiscal ajuizada pela Petrobrás em face do Estado do Rio de Janeiro, na Justiça Estadual do Rio de Janeiro. A ação teve como propósito reconhecer a inexigibilidade de multa ambiental, inscrita em Dívida Ativa, imposta pela poluição de água e solo com substância não tóxica causada por navio de bandeira Liberiana, fretado pela Petrobrás, enquanto transportava petróleo bruto para Angra dos Reis, sob o fundamento de incompetência do órgão Estadual para a aplicação de penalidade.

---

<sup>41</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial n. 467.212/RJ. Recorrente: Petrobrás. Recorrido: Estado do Rio de Janeiro. Relator: Ministro Luiz Fux. Brasília, 28 out. Disponível em: <[https://processo.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&numero\\_registro=200201066716](https://processo.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&numero_registro=200201066716)>, Acesso em: 18/05/2023.

Já no juízo estadual de primeiro grau foi reconhecida a improcedência do pedido da Petrobrás, sob o argumento de que a responsabilidade civil em reparação por danos ambientais tem caráter objetivo, ou seja, dispensa a prova de culpa. Então, concluiu pela legalidade do ato administrativo dos órgãos estaduais, FEEMA e CECA, cabendo à Petrobrás demonstrar que efetivamente não cometeu dano ao meio ambiente, o que não foi o caso. Diante da sentença proferida pelo juízo monocrático, a Petrobrás interpôs apelação, que teve provimento negado pelo Tribunal Estadual do Rio de Janeiro, e, em seguida, opôs embargos de declaração, que foram parcialmente acolhidos pelo TJRJ.

Mesmo assim, a empresa interpôs o recurso especial examinado pelo STJ, sob a alegação de que o acórdão recorrido divergiu do entendimento do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJSP) e violou o art. 14, § 4º, da Lei nº 6.938/81 (PNMA)<sup>42</sup>, os arts. 2º e 3º, da Lei nº 5.357/67<sup>43</sup>; e o art. 2º do Decreto nº 83.540/79<sup>44</sup>, que regulamentou a CLC/69 no Brasil, sob a alegação de que a Convenção indica que a responsabilidade pelo dano ambiental provocado por navio estrangeiro é exclusiva do comandante e armador do navio.

No julgamento do Recurso Especial, o voto do Relator, Ministro Luiz Fux, foi integralmente acompanhado pelos demais Ministros da Primeira Turma do STJ. Na ocasião, a Turma analisou duas controvérsias: a competência administrativa para a aplicação de penalidades pelo dano ambiental ocasionado por vazamento de óleo de navio estrangeiro em águas brasileiras; e a responsabilidade do proprietário do navio estrangeiro ou da Petrobrás, que o fretou para transportar o petróleo bruto, para o pagamento da multa ambiental. Quanto à competência, restou consolidado que a atuação das autoridades federais deve ocorrer diante da omissão das autoridades estaduais ou municipais e que o § 4º, do art. 14, da Lei nº 6.938/81, não exclui a competência fiscalizatória e sancionatória dos órgãos estaduais de proteção ao meio ambiente.

No que diz respeito à responsabilidade da Petrobrás pelo dano ambiental ocasionado, levou-se em consideração o dispositivo do Decreto nº 83.540/79, suscitado pela empresa, que dispõe que a responsabilidade pelo dano ambiental provocado por navio estrangeiro é exclusiva do comandante e armador do navio. Em compensação, o STJ também suscitou a definição de

---

<sup>42</sup> Art. 14, § 4º, Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981: Nos casos de poluição provocada pelo derramamento ou lançamento de detritos ou óleo em águas brasileiras, por embarcações e terminais marítimos ou fluviais, prevalecerá o disposto na Lei nº 5.357, de 17/11/1967. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm)>. Acesso em: 18.05.2023.

<sup>43</sup> Arts. 2º e 3º, da Lei nº 5.357 de 17 de novembro de 1967. Estabelece penalidades para embarcações e terminais marítimos ou fluviais que lançarem detritos ou óleo em águas brasileiras, e dá outras providências. Disponível em < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1950-1969/L5357.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5357.htm)>. Acesso em: 10/07/2023.

<sup>44</sup> Art. 2º do Decreto nº 83.540 de 4 de junho de 1979. Regulamenta a aplicação da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, e dá outras providências. Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-83540-4-junho-1979-432843-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acesso em: 10/07/2023.

poluidor adotada pela PNMA<sup>45</sup>, bem como a imposição da responsabilidade objetiva em casos de danos ambientais disposta no artigo 14, §1º, do mesmo diploma legal<sup>46</sup>.

Destarte, além de considerar os conceitos da PNMA, a Corte constatou que o risco da atividade desempenhada pela Petrobrás em causar danos ambientais consubstancia o nexo causal de sua responsabilidade, independentemente de o derramamento de óleo ter ocorrido ou não por culpa da embarcação estrangeira contratada. Em consequência, deve-se diferenciar o tratamento dado aos danos ambientais provocados por navios de bandeira estrangeira, contratados por empresa nacional, cuja atividade, ainda que de forma indireta, seja a causadora do derramamento de óleo, daqueles danos causados por navio estrangeiro a serviço de empresa estrangeira, caso que enseja, imprescindivelmente, a aplicação do art. 2º do Decreto nº 83.540/79.

Mesmo que, *in casu*, tenha sido reconhecida a aplicação da responsabilidade objetiva ao invés da responsabilidade exclusiva do comandante e armador do navio, ambos os casos possibilitam a garantia de regresso, o que possibilita que o responsável pelo dano, do ponto de vista objetivo, não suporte o impacto indenizatório isoladamente, mas possa regredir contra o culpado. Ainda, a eventual exoneração da Petrobrás por culpa de terceiro poderia ser provocada em ação regressiva, *inter partes*, entre o dono da embarcação e a Petrobrás, em demanda à Administração. Assim, o STJ negou provimento ao recurso da Petrobrás e manteve a imputação da responsabilidade objetiva em face da empresa. Da mesma forma que o Poder Judiciário brasileiro, a legislação nacional e a CLC/69 são compatíveis no que diz respeito à adoção da teoria objetiva da responsabilidade, também apresentam compatibilidade quanto à análise dos elementos da responsabilidade civil.

### **1.1.3. A compatibilidade nos elementos da responsabilidade civil**

Assim como é possível notar a compatibilidade quanto à responsabilidade objetiva, as normas de origem internacional e nacional também apresentam igualdade quanto aos elementos da responsabilidade civil. Assim, torna-se necessário compreender os procedimentos para a identificação de elementos da responsabilidade civil e conceitos pertinentes, tanto no Brasil quanto na comunidade internacional, assim definidos: nexo de causalidade e dano.

---

<sup>45</sup> Art. 3º, Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981: 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. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm)>. Acesso em: 18.05.2023.

<sup>46</sup> No mesmo sentido: TRF-2 - APELREEX: 0027037-57.2005.4.02.5101, Relator: Raldênio Bonifacio Costa, DataDe Julgamento: 23/10/2013, 8ª Turma Especializada, Data de Publicação: 05/11/2013; TRF-2 0006481-64.2012.4.02.0000, Relator: Poul Erik Dyrlynd, Data De Julgamento: 02/10/2012, 8ª Turma Especializada.



Mesmo que seja desnecessária a demonstração da culpa para a aplicação da responsabilidade objetiva, essa teoria ainda mantém o ônus de se demonstrar que determinada conduta (ação ou omissão) gerou os danos (resultados) alegados<sup>47</sup>. Na legislação brasileira, ao adotar o regime da responsabilidade objetiva, a PNMA analisa a atividade a fim de responder se o dano foi causado em razão dela para, então, concluir se o risco que lhe é inerente é suficiente para estabelecer o dever de reparar o prejuízo. Em outras palavras, basta que seja demonstrada a existência do dano para cujo desenlace o risco da atividade influenciou decisivamente<sup>48</sup>.

No que diz respeito à tutela do meio ambiente, a Constituição Federal definiu genericamente que 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<sup>49</sup>. Por conseguinte, a Carta Magna não se preocupou em estabelecer um conceito exato para dano ambiental. De forma geral, o dano ambiental é entendido pelo direito que trata da responsabilidade civil tendo em vista as suas consequências materiais ou morais. Porém, a fim de elencar as condutas lesivas ao meio ambiente que devam ser comedidas por lei em nome da preservação e outros princípios, a doutrina tentou fixar um conceito para dano ambiental, enunciado na PNMA, como a lesão aos recursos ambientais, com consequente degradação (alteração adversa ou *in pejus*) do equilíbrio ecológico e da qualidade de vida<sup>50</sup>.

Nesse contexto, o Direito Internacional concebe o dano como toda lesão a um bem jurídico, sendo o dano ambiental uma agressão ao meio ambiente advindo de uma ação ou atividade humana<sup>51</sup>. Então, toda atividade humana que resulte na degradação de recursos naturais, destruição de valores culturais da sociedade, na violação de condições básicas de saneamento do trabalho e da saúde pública, e suas repercussões morais e econômicas, considera-se um dano ambiental, no sentido mais amplo do termo<sup>52</sup>. A partir dessas definições, pode-se compreender a compatibilidade entre as normas na análise do nexo de causalidade (1.1.3.1) e na análise do dano (1.1.3.2).

---

<sup>47</sup> TEBAR, Wellington Boigues Corbalan. **Responsabilidade Civil Por Dano Ambiental**. Faculdades Integradas Antônio Eufrásio De Toledo De Presidente Prudente. Presidente Prudente/SP. ETIC - Encontro de Iniciação Científica. ISSN 21-76-8498.

<sup>48</sup> GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo nomar: navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019, p.64.

<sup>49</sup> BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, art. 225, § 3º, DF, 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)>. Acesso em: 18.05.2023.

<sup>50</sup> CERVI, Jacson Roberto. **Qualificação/Quantificação do dano ambiental indenizável**. Novos Estudos Jurídicos - v. 9 - n. 2 - p.341 - 367, maio/ago. 2004, p. 353.

<sup>51</sup> CHERMONT, Leane Barros Fiuza de Mello. **A responsabilidade civil por dano ao meio ambiente**. Belém:Paka-Tatu, 2003, p. 31-32.

<sup>52</sup> CHERMONT, Leane Barros Fiuza de Mello. **A responsabilidade civil por dano ao meio ambiente**. Belém: Paka-Tatu, 2003, p. 31-32.

### **1.1.3.1. A compatibilidade na análise do nexo de causalidade**

A compatibilidade das normas em relação ao nexo de causalidade exige analisar a concepção desse elemento em ambos os contextos para, assim, reconhecer a similitude na prática dos tribunais judiciais. Essa compatibilidade advém do destaque proporcionado pela adoção da responsabilidade civil. Com isso, as normas dispensam da ocorrência de culpa. Logo, apenas a existência do nexo de causa e efeito entre a ação ou omissão e os danos comprovados basta para a incidência da responsabilidade objetiva<sup>53</sup>. Além disso, a adoção da teoria do risco integral pelo direito brasileiro também é uma proposta que busca facilitar a caracterização do nexo causal. Ela impõe o dever de indenizar, mesmo na ausência de nexo de causalidade, obrigando o empreendedor a arcar com todos os riscos inerentes à atividade potencialmente poluidora que ele desenvolve, pois seria injusto que o dano ambiental ficasse sem reparação ou recaísse sobre a sociedade<sup>54</sup>.

No contexto da CLC/69, não há explicitamente a previsão de imprescindibilidade da existência do nexo de causalidade para a aferição da responsabilidade. Contudo, conforme fundamentado neste trabalho, a Convenção adota a aplicação da responsabilidade objetiva, apesar de afastar a teoria do risco integral (artigo I). Dessa forma, fora as excludentes de responsabilidade previstas no texto, a Convenção prevê objetivamente a responsabilidade do proprietário do navio pelos danos ambientais causados por eventuais derramamentos de óleo, consagrando, então, os elementos da conduta (ação ou omissão), dano e nexo de causalidade. Em contrapartida, a jurisprudência dos tribunais brasileiros afere explicitamente o nexo de causalidade no momento da responsabilização por danos ambientais, como no caso de poluição por óleo. Com a finalidade de demonstrar a compatibilidade no emprego do nexo causal como elemento essencial, importa ressaltar dois argumentos: a necessidade da comprovação da origem da poluição (1.1.3.1.1) e a necessidade da comprovação da conduta (1.1.3.1.2).

#### **1.1.3.1.1. A necessidade da comprovação da origem da poluição**

A comprovação da poluição ambiental desempenha um papel crucial na análise do nexo

---

<sup>53</sup> TEBAR, Wellington Boigues Corbalan. **Responsabilidade Civil Por Dano Ambiental**. Faculdades Integradas Antônio Eufrásio De Toledo De Presidente Prudente. Presidente Prudente/SP. ETIC - Encontro de Iniciação Científica. ISSN 21-76-8498.

<sup>54</sup> BELCHIOR, Germana Parente Neiva; PRIMO, Diego de Alencar Salazar. **A responsabilidade civil por dano ambiental e o caso Samarco: desafios à luz do paradigma da sociedade de risco e da complexidade ambiental**. RJurFA7, Fortaleza, v. 13, n. 1, p. 10-30, jan./jun. 2016, p. 22.

causal, pois estabelece a conexão irrefutável entre as atividades do agente e os impactos negativos sobre o meio ambiente. Em outras palavras, no caso de derramamento de óleo no mar, é imprescindível fazer a conexão entre a poluição e o poluidor para, então, atribuir a responsabilidade ao agente. Sem comprovar que a mancha de óleo foi realmente ocasionada por um determinado navio, não é possível qualificá-lo como poluidor.

Na ação nº 0015209-16.1981.4.02.5001<sup>55</sup> da Vara Federal de Vitória (TRF2), no Espírito Santos, proposta pela empresa *Pluto S.P.A. Di Navegazione*, objetivou-se anular o Auto de Infração lavrado pela Capitania dos Portos do Estado do Espírito Santo, bem como a condenação da União ao pagamento da penalidade arcada pela empresa. No caso, a empresa foi responsabilizada, como proprietária do navio “Brasília”, pelo vazamento de óleo no Porto de Tubarão, com fundamento na Lei nº 5.357/67. Contudo, alegou que a responsabilização foi indevida e não comprovada, já que se baseou exclusivamente na simples presença de óleo na água, nas proximidades do navio, situação que não confirmava que o navio fosse o responsável pelo despejo, especialmente num terminal frequentado por outros navios, em que há carga e descarga de petróleo e derivados.

A sentença do juízo *a quo* julgou procedente em parte o pedido, apenas para anular o Auto de Infração lavrado, sob o fundamento de que o auto foi lavrado por mera presunção e sem os elementos concretos mínimos. A decisão do juízo levou em consideração que houve, na mesma época, vazamento de oleoduto da Petrobrás no terminal de combustíveis próximo ao porto, o que poderia ser a causa para o óleo encontrado próximo ao navio da empresa.

Assim, a Pluto interpôs recurso de apelação a fim de que a sentença fosse parcialmente reformada para determinar a devolução do valor da multa. A União também recorreu da sentença, essencialmente sob a alegação da existência de transcurso do prazo prescricional previsto no Decreto 20.910/32. No julgamento dos apelos, o Tribunal Federal não reconheceu a prescrição suscitada pela União e, quanto à conexão entre as condutas do navio e óleo encontrado, levou em consideração o laudo pericial, que indicou que o óleo que estava nas proximidades do navio poderia ter diversas origens, não havendo nos autos do processo administrativo qualquer elemento que comprovasse, efetivamente, que o material foi derramado pelo navio “Brasília”. Ainda, nenhum vigilante ou testemunha declarou ter visto o navio derramar óleo ou o costado do navio

---

<sup>55</sup> BRASIL. TRF 2ª Região, Quinta Turma Especializada. Apelação Cível 0015209-16.1981.4.02.5001 Apelante: PLUTO S.P.A. Di Navegazione e União Federal. Apelados: Os mesmos, Rel. Juiz Conv. Luiz Paulo Da Silva Araújo Filho em Substituição à Desembargadora Federal Vera Lúcia Lima. Rio de Janeiro, 25 abr. 2007. Disponível em: [https://www10.trf2.jus.br/consultas/?Movimento=cache&q=cache:btlhlp3k-ewj:trf2nas.trf.net/iteor/TXT/RJ0108510/1/37/184533.rtf+&site=v2\\_jurisprudencia&client=v2\\_index&proxystylsheet=v2\\_index&lr=lang\\_pt&ie=UTF-8&output=xml\\_no\\_dtd&access=p&oe=UTF-8](https://www10.trf2.jus.br/consultas/?Movimento=cache&q=cache:btlhlp3k-ewj:trf2nas.trf.net/iteor/TXT/RJ0108510/1/37/184533.rtf+&site=v2_jurisprudencia&client=v2_index&proxystylsheet=v2_index&lr=lang_pt&ie=UTF-8&output=xml_no_dtd&access=p&oe=UTF-8). Acesso em: 09/07/2023.

sujo de óleo<sup>56</sup>.

Diante disso, não existiu qualquer comprovação da proveniência do óleo, tais como manchas no casco do navio ou análise da natureza da substância, além de ter sido comprovada a possibilidade do óleo decorrente do vazamento em oleoduto da Petrobrás, na véspera, poder ter chegado ao local em que o navio estava. Com isso, o apelo da União foi desprovido, enquanto foi dado provimento ao recurso da Pluto para a restituição integral do valor da multa. Portanto, o caso em tela demonstra justamente a dificuldade em atribuir a responsabilização pelo dano quando se leva em conta apenas o nexo de causalidade, já que sequer foi identificada a origem da poluição para que houvesse a devida responsabilização. Por outro lado, é evidente que a presença do nexo causal entre a conduta e o dano é imprescindível no contexto do direito ambiental brasileiro, pois, sem esse elemento, os agentes poderiam ser indevidamente responsabilizados e caracterizados como poluidores. Além da conexão entre esses elementos, a ação/omissão também deve claramente contribuir para o dano.

#### **1.1.3.1.2 A necessidade da comprovação da conduta**

A necessidade de comprovação da conduta também é um elemento essencial para constituir o nexo de causalidade. Isso quer dizer que, sem a ação/omissão que vincule o agente ao dano, não é possível caracterizá-lo como poluidor e, conseqüentemente, atribuir qualquer responsabilidade por eventuais danos ao meio ambiente ou à terceiros. Ainda, a adoção da teoria do risco integral não pode ter aplicação indevida ou indiscriminada, pois não são todas as atividades que assumem tais riscos. Então, em vínculo entre a conduta e o resultado, não há o que se falar em ressarcimento de danos suportados.

Nesse sentido, no âmbito do STJ, foram analisados os Recursos Especiais sob o nº 1.602.106<sup>57</sup> interpostos pelas empresas Arauco do Brasil S.A. e Momentive Química do Brasil Ltda., contra o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça do Paraná. No caso em tela, a ação indenizatória foi iniciada por Simone Martins, em face de Borden Química Indústria e Comércio Ltda. (posteriormente denominada Momentive Química do Brasil Ltda.), Dynea Brasil S.A. (posteriormente incorporada por Arauco Do Brasil S.A.) e Synteko Produtos Químicos S.A.

---

<sup>56</sup> No mesmo sentido: TRF-2 00264325819984025101 0026432-58.1998.4.02.5101, Relator: Guilherme Diefenthaler, Data De Julgamento: 03/05/2012, 5ª Turma Especializada); Trf3, Ac 0006757-75.2001.4.03.6104, Desembargador Federal Andre Nabarrete, e-DJF3: 23/6/2015.

<sup>57</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial 1.602.106/PR. Recorrente: Hexion Química do Brasil Ltda e Arauco do Brasil S.A. Recorrido: Simone Martins. Relator: Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva. Brasília, 25 out. 2017. Disponível em: <[https://processo.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&num\\_registro=201601376794](https://processo.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&num_registro=201601376794)>, Acesso em: 18/05/2023.

(posteriormente denominada GPC Química S.A.), a fim de ser recompensada por danos morais após ter sido temporariamente impedida de exercer a sua profissão de pescadora em virtude da explosão do navio VICUÑA, de bandeira chilena, em 15 de novembro de 2004, no Porto de Paranaguá.

Como fundamento ao pedido de indenização, a autora argumentou que as empresas seriam destinatárias (proprietárias) da carga transportada pelo navio no momento de sua explosão e, por isso, deveriam ser solidariamente responsáveis por todos os danos gerados a partir do acidente, que resultou na contaminação ambiental por óleo e etanol e, conseqüentemente, a proibição de pesca nas redondezas. Logo no juízo de primeiro grau, o pedido de indenização foi julgado improcedente, pois foi constatada a inexistência do dano moral e do nexos causal entre a conduta das empresas e o suposto dano arcado pela autora. Contudo, após a interposição de recurso de apelação pela autora, o Tribunal de Justiça do Paraná proferiu sentença que deu provimento aos pedidos e condenou as empresas, solidariamente, ao pagamento de indenização à autora por danos morais.

Após a oposição de embargos de declaração, o caso chegou ao STJ em sede de recursos especiais e, devido à quantidade de casos versando a mesma questão, a lide foi afetada para julgamento pela sistemática dos recursos repetitivos (Tema 957 do STJ)<sup>58</sup>. No julgamento da Segunda Seção, os Ministros suscitaram que o caso em tela não se tratava da aplicação ou não da teoria do risco integral, pois a jurisprudência da Corte era firme ao se posicionar na inequívoca aplicação da teoria referida para casos semelhantes. Contudo, a aplicação da teoria do risco integral a casos de responsabilidade civil por danos ambientais não desobriga os demandantes da reparação a comprovarem a existência do nexos de causalidade entre o comportamento comissivo ou omissivo dos possíveis causadores e os efeitos danosos suspostamente ocasionados.

Isto posto, não há evidência de que os danos suportados pela pescadora, resultado do empecilho temporário ao desempenho de sua atividade profissional, foram ocasionados por quaisquer condutas das empresas integrantes da lide, que consistiu apenas na aquisição pretérita da carga que era transportada pelo navio no momento da explosão do navio. Para mais, a perícia demonstrou que a proibição da pesca na área afetada foi gerada exclusivamente pelo óleo da embarcação e não por eventual contaminação decorrente da carga transportada.

Por fim, a Corte equipara, para fins de apuração do nexos de causalidade no dano ambiental, quem faz, quem não faz quando deveria fazer, quem não se importa que façam, quem financia para que façam, e quem se beneficia quando outros fazem, de forma que as empresas não se

---

<sup>58</sup> No mesmo sentido: STJ - REsp: 1596081/PR, Relator: Ministro Ricardo Villas Bôas Cueva, Data de Julgamento: 25/10/2017, S2 - SEGUNDA SEÇÃO, Data de Publicação: DJe 22/11/2017.

enquadravam em nenhuma das hipóteses mencionadas para que fosse atribuída qualquer responsabilidade<sup>59</sup>. Sendo assim, não houve qualquer comprovação da participação direta das empresas no acidente ocorrido e, indiretamente, também não há indícios da responsabilidade, pois não configurou quaisquer das situações que pudessem culminar no dever de indenizar, tais quais: (i) a existência de comportamento omissivo de sua parte; (ii) que o risco de acidentes no transporte marítimo fosse ínsito à sua atividade ou (iii) que estivesse a seu encargo, e não a encargo da empresa vendedora, a contratação do transporte da carga que lhe seria destinada. Dessa forma, o dever de indenizar foi afastado pela ausência do nexo causal para a configuração da responsabilidade civil, assim como o elemento dano se mostra uma característica imprescindível para a responsabilização.

### **1.1.3.2. A compatibilidade na análise do dano**

A importância da comprovação do dano ambiental como elemento-chave para a responsabilidade civil é elemento das duas normativas. Como será visto, a Convenção e a legislação nacional não adotam exatamente os mesmos termos para qualificar o dano ambiental, mas, em tese, a concepção do dano em ambas as normas é compatível. Essa interseção de conceitos é refletida nos julgados dos tribunais brasileiros, sem prejuízo de uma norma em detrimento de outra.

Para sustentar esse ponto de vista, nota-se que o legislador brasileiro, por meio da PNMA, enunciou algumas características básicas desse dano, ao definir (i) degradação da qualidade ambiental: a alteração adversa das características do meio ambiente; e (ii) 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<sup>60</sup>.

Além disso, o sistema jurídico brasileiro prevê uma definição de dano ambiental de forma

---

<sup>59</sup> No mesmo sentido: TRF3, Sexta Turma, Ap - Apelação Cível 0006782-42.2011.4.03.6103, Rel. Desembargador Federal Johanson Di Salvo, julgado em 12/11/2015, e-DJF3 Judicial 1 DATA:19/11/2015 ); TRF-3 - AC: 8838 SP 0008838-65.1999.4.03.6104, Relator: Desembargadora Federal Alda Basto, Data De Julgamento: 06/12/2012, QUARTA TURMA); TRF 3ª Região, Sexta Turma, Ap - Apelação Cível - 335080 - 0204314-22.1991.4.03.6104, Rel. Desembargadora Federal Salette Nascimento, julgado em 15/05/2002, DJU DATA:21/11/2003; TRF-3, Terceira Turma, Ap - Apelação Cível - 1668939 - 0009399-11.2007.4.03.6104, Rel. Desembargador Federal Márcio Moraes, julgado em 13/03/2014, e-DJF3 Judicial 1 DATA:28/03/2014.

<sup>60</sup> BRASIL. Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, art. 3º, incisos II e III. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm)>. Acesso em: 18.05.2023.

extensiva, ou seja, que não incluem apenas os danos causados ao meio ambiente, mas também os danos causados ao homem, de caráter individual ou coletivo. Em outras palavras, os danos ambientais podem não apenas prejudicar os recursos naturais, o equilíbrio e a saúde ambiental, mas também ocasionar danos reflexos ou de ricochetes, como é o caso de prejuízo às atividades econômicas de terceiros. Com isso, percebe-se que a correta identificação dos danos ambientais ocasionados pelo derramamento de óleo no mar, proveniente de navios, não é algo simples, pois envolve diferentes tipos de prejuízos, tais como os custos com operações de limpeza e medidas de prevenção, danos causados a propriedades, perdas econômicas, danos ao meio ambiente e aos recursos ambientais e despesas de restauração<sup>61</sup>.

De outro lado, o regime de responsabilidade civil instituído pela CLC/69 trata somente dos derramamentos de óleo no mar provocados por navios petroleiros. Segundo o artigo 1.6, o dano por poluição significa a perda ou o dano causado fora do navio transportador de óleo, por contaminação resultante de um derramamento ou descarga de óleo do navio onde quer que possa ocorrer esse fato, e inclui o custo das despesas com medidas preventivas e outras perdas ou danos causados por essas medidas preventivas<sup>62</sup>.

Dessa forma, a Convenção dispõe de uma definição extremamente restritiva de danos ambientais. Por isso, alguns questionamentos surgiram em âmbito nacional quanto aos conceitos previstos no artigo 1º da CLC/69, como a impossibilidade de afirmar se os danos por contaminação causados ao meio ambiente são indenizáveis ou se somente os custos de restauração e de outras medidas preventivas serão objeto da CLC/69. Todavia, a análise dos danos ambientais não é facilmente alcançada. Conforme o *International Tanker Owned Pollution Federation*, não existem critérios unanimemente aceitos para a análise da recuperação ambiental, mas a definição amplamente aceita é que a recuperação é caracterizada pelo restabelecimento de uma comunidade biológica saudável, na qual as plantas e animais dessa comunidade estão presentes e funcionando normalmente<sup>63</sup>.

Apesar da legislação brasileira ser ampla no sentido de dano ambiental, de certa forma, a definição apresentada pela CLC/69 converge com a PNMA, principiante no que diz respeito à caracterização do dano como um fato que afeta desfavoravelmente a biota e as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente. Então, a Convenção especificou a definição de dano para sua

---

<sup>61</sup> GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019, p. 99 e 101.

<sup>62</sup> Art. I, 6, da CLC/69: Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/decretolegislativo-74-30-setembro-1976-364186-convencaointernacional-pl.doc>>. Acesso em: 12.07.2023.

<sup>63</sup> GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019, p. 122.

aplicação, sem violar as previsões já presentes no ordenamento jurídico brasileiro. Ainda assim, diante das dificuldades de auferir o dano ambiental causado por óleo no meio marinho, a jurisprudência brasileira constantemente analisa a existência do dano, fundamentadas nas premissas acima expostas.

Nesse sentido, o TRF2 julgou a Apelação Cível nº 0006660-26.1995.4.02.5001<sup>64</sup>, interposta pela Petrobras. A sentença objeto do recurso foi proferida na ação civil pública, proposta pelo Ministério Público Federal, que condenou a Petrobras a recolher duzentos mil reais ao Fundo de Defesa dos Direitos Difusos. A condenação decorreu do lançamento de oitocentos litros de óleo do navio Japurá, de sua propriedade, após a confissão da própria Petrobras. Com fundamento nisso, a Petrobras foi caracterizada como poluidora, na forma da Lei nº 6.938/81.

Além de alegar supostas violações processuais, a Petrobras pediu a anulação da sentença sob o argumento de que não houve descrição suficiente donexo causal entre a sua conduta e os danos ambientais. Ainda, sustentou que não foi feita a prova do suposto dano ambiental, pois, segundo a Petrobras, diante da complexidade da biota, nem todas as substâncias seriam lesivas a todos os seres vivos e nem todos os seres vivos seriam suscetíveis de lesão por toda e qualquer substância. Logo, na falta do exame técnico, não seria possível identificar os eventuais danos ambientais ocasionados pelo derramamento de óleo no mar.

Ao julgar o apelo, a 5ª Turma Especializada do TRF2, nos termos do voto do Relator, considerou a confissão da Petrobras quanto ao despejo da substância no mar que, segundo a empresa, foi gerada por uma falha humana em operação de lastro de alguns tanques. Com isso, confirmou a caracterização da Petrobras como poluidora, nos termos da PNMA. Em seguida, a Turma analisou a existência do dano ambiental e não acolheu a tese de que o dano não foi devidamente comprovado. Isso porque, segundo o acórdão do Tribunal, não há como negar que o derramamento de óleo no mar cause grandes prejuízos à biota. Mesmo que fosse constatada a existência de seres vivos que fossem imunes ao óleo, é inequívoco que grande parte das espécies marinhas sofre com os danos e consequências geradas por esse tipo de degradação no ambiente<sup>65</sup>.

---

<sup>64</sup> BRASIL. TRF 2ª Região, Quinta Turma Especializada. Apelação Cível nº 0006660-26.1995.4.02.5001. Apelante: Petrobrás. Apelado: Ministério Público Federal. Relator: Juiz Federal Mauro Luis Rocha Lopes. Espírito Santo, 15 out. 2008. Disponível em: <[https://www10.trf2.jus.br/consultas/?movimento=cache&q=cache:aza3BZ97IUwJ:trf2nas.trf.net/iteor/TXT/RJ0108510/1/65/238577.rtf++inmeta:gsaentity\\_BASE%3DInteiro%2520Teor&site=v2\\_jurisprudencia&client=v2\\_index&proxystylesheet=v2\\_index&lr=lang\\_pt&ie=UTF-8&output=xml\\_no\\_dtd&access=p&oe=UTF-8](https://www10.trf2.jus.br/consultas/?movimento=cache&q=cache:aza3BZ97IUwJ:trf2nas.trf.net/iteor/TXT/RJ0108510/1/65/238577.rtf++inmeta:gsaentity_BASE%3DInteiro%2520Teor&site=v2_jurisprudencia&client=v2_index&proxystylesheet=v2_index&lr=lang_pt&ie=UTF-8&output=xml_no_dtd&access=p&oe=UTF-8)>. Acesso em: 18/05/2023.

<sup>65</sup> No mesmo sentido: TRF-2 00264325819984025101 0026432-58.1998.4.02.5101, Relator: Guilherme Diefenthaeler, Data De Julgamento: 03/05/2012, 5ª Turma Especializada; TRF-3, Sexta Turma, Apelação Cível 0200639-41.1997.4.03.6104, Rel. Desembargadora Federal Consuelo Yoshida, julgado em 03/11/2011, e-DJF3 Judicial 1 DATA:10/11/2011).



Além disso, os julgadores entenderam que toda poluição gera algum tipo de dano ambiental. O fato de a natureza muitas vezes conseguir se recuperar não impede a condenação do poluidor. Até mesmo pelo fato de o dever de reparação do poluidor constituir não só na recuperação da área poluída, mas também como medida preventiva e educação ambiental. Além do mais, a existência do dano não depende do reconhecimento técnico pericial, pois o vazamento de óleo no mar pode ser considerado o causador de diversas degradações ao meio ambiente, como as previstas no art. 3º, inciso III, da PNMA: condições adversas às atividades sociais ou econômicas, prejuízo à biota e afetação das condições estéticas do meio ambiente<sup>66</sup>.

A sentença recorrida também fundamentou a condenação no convencimento quanto ao dano ambiental, devido à existência de laudos produzidos nos autos, decorrentes da fase administrativa, além de fotos, imagens e reproduções de vídeos de matérias jornalísticas criadas à época do acidente. Por meio desses elementos, também foi possível confirmar que o óleo derramado chegou a atingir as praias e ilhas de Vila Velha, o que evidenciou a existência do dano. Dessa forma, o Tribunal verificou a inequívoca existência de dano e, nesta parte, não deu provimento à apelação da Petrobras e manteve a condenação pelo dano.

Diante disso, evidencia-se que a legislação brasileira e o conteúdo do tratado são compatíveis de diversas maneiras. Porém, isso não quer dizer que as duas normas se relacionem da mesma forma a todo momento, pois, além de compatíveis, elas podem ser complementares entre si.

## **1.2. A COMPLEMENTARIDADE DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA AO CONTEÚDO DO TRATADO**

Por outra perspectiva, a legislação brasileira complementa o conteúdo do tratado em diferentes aspectos. Para alcançar esse entendimento, é necessário examinar a aplicabilidade e o contexto das normas para, enfim, contrapor os aspectos categorizados como possíveis compatibilidades, tanto pela leitura das normas quanto pelos seus efeitos nos julgados brasileiros. De antemão, cabe ressaltar que o único instrumento internacional ratificado pelo Brasil que estabelece a limitação da responsabilidade civil para derramamento de óleo é a CLC/69<sup>67</sup>. Contudo, a CLC/69 tem o escopo de aplicação extremamente restrito. Assim, para sua utilização, são essenciais três requisitos cumulativos: a) somente se aplica a navios-tanque que transportem

---

<sup>66</sup> Neste ponto, cabe ressaltar que o dano ambiental deve ser prevenido, reparado, compensado e, se for o caso, deve ser devidamente indenizado. Diante da dificuldade existente na fixação do montante da indenização, a produção de prova pericial, a fim de analisar a extensão do dano, é um artifício para estipular uma indenização justa.

<sup>67</sup> CAMACHO, Wellington Nogueira. **Conflito de Normas Jurídicas: CLC/1969 e Lei no 9.966/2000**. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário. Ano V – No 28 – Set-Out 2015, p. 54.

efetivamente óleo a granel como carga; b) o óleo transportado como carga deve ser do tipo persistente; e c) o acidente deve ter ocorrido exclusivamente no território até o limite do mar territorial<sup>68</sup>. Logo, é compreensível que a legislação ambiental nacional (PNMA e a Lei do Óleo, que entraram em vigência após a ratificação da Convenção pelo Brasil) e a jurisprudência dos Tribunais brasileiros sejam consideradas parte de um sistema de responsabilidade mais rigoroso<sup>69</sup>.

Nesses casos, a aplicabilidade do direito ambiental brasileiro se mostra mais extensa, mesmo que não implique numa divergência em relação à CLC/69, conforme mencionado. Portanto, com base nos julgados brasileiros, percebe-se a complementariedade da legislação brasileira à CLC/69 no que diz respeito à interpretação da responsabilidade solidária.

O direito ambiental brasileiro é complementar à CLC/69 na análise da responsabilidade solidária. A partir do conceito de poluidor presente no art. 3º, IV, da PNMA, e da obrigação de reparação do dano, constante no §1º do art. 14 do mesmo diploma legal, é possível extrair a solidariedade da obrigação daqueles que poluem, sendo estes considerados os devedores da reparação do dano em prol da sociedade, que é denominada de credora. Desse modo, entende-se que tanto aquele que concorre diretamente para a geração do dano como aquele cuja atividade, indiretamente, representa uma possível condição sem a qual ele talvez não tivesse ocorrido respondem solidariamente pela obrigação de reparar o dano por inteiro<sup>70</sup>.

Além da clara previsão na PNMA, a responsabilidade solidária também está presente na Lei nº 9.966/2000 (Lei do Óleo). No mencionado diploma legal, além da adoção pela responsabilidade objetiva, ou seja, sem a presença da culpa, também é definido que são solidariamente responsáveis pelos danos causados aqueles que tenham contribuído para o cenário, direta ou indiretamente<sup>71</sup>. Já no texto do Decreto nº 83.540/1979, que regulamentou a CLC/69, é definido que a ação de responsabilidade civil deverá ser proposta em face do proprietário do navio ou de seu segurador e, da mesma forma, quando for o caso, em face de quem prestou a garantia financeira<sup>72</sup>. Outrossim, o

---

<sup>68</sup> Arts. I e II da CLC/69: Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/decretolegislativo-74-30-setembro-1976-364186-convencaointernacional-pl.doc>> . Acesso em: 12.07.2023.

<sup>69</sup> GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019, p. 26.

<sup>70</sup> REIS, Clayton; LUPI, Andre Lipp Pinto Basto; ROCHA, Debora Cristina de Castro. **Considerações sobre a responsabilidade civil solidária por dano ambiental**. Revista DIREITO UFMS, Campo Grande, MS, v. 5, n. 1, p. 173-188, jan./jun. 2019. p. 182-183.

<sup>71</sup> art. 16 da Lei 9.966 de 28 de abril de 2000. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19966.htm#:~: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%A7%C3%A3es](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19966.htm#:~: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%A7%C3%A3es)>. Acesso em: 10/07/2023.

<sup>72</sup> Art. 9º do Decreto nº 83.540 de 4 de junho de 1979. Regulamenta a aplicação da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, e dá outras providências. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decree/1970-1979/decree-83540-4-junho-1979-432843->

proprietário do navio, o seu segurador e o prestador da garantia financeira poderão responder solidária ou isoladamente<sup>73</sup>.

Assim, no sistema jurídico brasileiro, a solidariedade se estende a todos os agentes que contribuíram para que o dano ambiental ocorresse, mesmo que de maneira indireta, seja o autor exclusivo, coautor seja um Estado que deixa de cumprir com seu dever de fiscalização ou que obtém algum lucro por meio do dano, e qualquer pessoa (ou instituição) que, podendo evitar o dano, não o evita. Isto é, todos os atos da cadeia de eventos que contribuiu com o desencadeamento do acidente ambiental. Em outras palavras: a solidariedade reitera a responsabilização objetiva<sup>74</sup>. Ademais, a solidariedade também guarda relação com o estudo do nexo causal<sup>75</sup>.

Em contrapartida, 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”*.

Neste ponto, cabe ressaltar que a aplicação da CLC/69 é extremamente restrita aos casos mencionados na norma, conforme exposto anteriormente. Além do mais, trata-se de um instrumento desatualizado, tendo em vista a existência de um novo protocolo assinado em 1992, mas não ratificado pelo Brasil. Apesar disso, a legislação nacional não descarta a hipótese de solidariedade prevista na CLC/69, mas, diante do extenso rol de aplicação, os Tribunais brasileiros aplicam a interpretação complementar das normas ambientais nacionais, no que diz respeito à responsabilidade solidária pelo acidente (1.2.1) e por danos a terceiros (1.2.2), assim como à legitimidade passiva de empresa que assume espontânea assunção de responsabilidade (1.2.3), conforme será demonstrado.

### **1.2.1. A complementariedade na interpretação da responsabilidade solidária**

A complementariedade na interpretação da responsabilidade solidária pode ser constatada nos autos do processo nº 0003084-73.2005.4.02.5001<sup>76</sup>, que tramitou no TRF2. A ação civil pública

---

[publicacaooriginal-1-pe.html](#)> Acesso em: 10/07/2023.

<sup>73</sup> Art. 9º do Decreto nº 83.540 de 4 de junho de 1979. Regulamenta a aplicação da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, e dá outras providências. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-83540-4-junho-1979-432843-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 10/07/2023.

<sup>74</sup> LAWAND JUNIOR, Antonio; SILVA, Cecília Dutra de Almeida; OLIVEIRA, Luiz Philipe Ferreira de. **Derramamento de óleo no Nordeste brasileiro: responsabilização e desdobramentos**. Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy - MLAW International Law and Business Review, vol. 1, n. 1, jan./jun. 2021, p. 92.

<sup>75</sup> CARVALHO, Délton Winter de. **Limites à responsabilidade solidária ambiental e à caracterização do poluidor indireto**. Veredas do Direito, Belo Horizonte, v. 17, n. 39, p. 63-97, set./dez. 2020, p. 70.

<sup>76</sup> BRASIL. TRF 2ª Região, Sétima Turma Especializada. Apelação Cível 0003084-73.2005.4.02.5001. Apelante:

de origem foi proposta pelo Ministério Público Federal em face das empresas Sea Star Consultoria Técnica e Representações Ltda (representante da seguradora da empresa panamenha proprietária no navio mercante AS SALAAM); Transregional Agência de Navegação Ltda (agente marítimo do navio AS SALAAM) e CODESA - Companhia Docas do Espírito Santo (empresa administradora do Porto Organizado de Vitória/ES). A ação objetivou reparação do dano ambiental gerado a partir do acidente de derramamento de mil litros de óleo na Baía de Vitória. O MPF requereu a condenação das empresas mencionadas à obrigação de reparar os danos morais coletivos ocasionados pela poluição.

O acidente ocorreu em 2004, durante uma operação de carregamento de açúcar e deslastre do tanque. O oficial do navio mercante AS SALAAM, de propriedade da empresa StarWater World Maritime Inc, constatou manchas de óleo entre o navio e o cais. Em seguida, o Instituto Estadual do Meio Ambiente – IEMA constatou o vazamento de óleo no mar e a evidente afetação da área de manguezal e costões rochosos na orla do Município de Cariacica. Os pedidos foram julgados procedentes pelo juízo *a quo* e as empresas foram condenadas ao pagamento de indenização.

Todavia, as empresas Transregional e Sea Star interpuseram o recurso de apelação, julgado pelo TRF2, sob o argumento de que não são legitimadas passivas na lide, pois não são proprietárias do navio AS SALAAM, mas tão somente agente marítimo e correspondente brasileira da seguradora da companhia proprietária, respectivamente. Ainda, alegaram que não foi comprovada a existência de dano ambiental. No mesmo sentido, a CODESA, em seu apelo, também suscitou a sua ilegitimidade passiva na lide, pois não era proprietária do navio quando do acontecimento e suas atribuições não abrangem operações portuárias. Além disso, também alegou a inexistência de nexo de causalidade entre o dano ambiental e sua conduta, já que não era responsável pela operacionalização do navio. Por fim, argumentou que inexistente responsabilidade solidária pela ausência de relação entre as suas atribuições e as operações portuárias.

No caso, a Sétima Turma Especializada do TRF2 analisou a responsabilidade de todas as empresas com base no art. 25, § 1º, incisos I a VI, da Lei do Óleo, que prevê a responsabilidade do armador ou operador do navio, caso este não esteja sendo armado ou operado pelo proprietário, e pela pessoa física ou jurídica que legalmente represente o porto organizado, a instalação portuária, a plataforma e suas instalações de apoio, o estaleiro, a marina, o clube náutico ou instalação

---

Transregional Agência De Navegação LTDA; Outro; Codesa Companhia Docas Do Espirito Santo. Apelado: Ministério Público Federal. Rel. Desembargador Federal Reis Friede. Rio de Janeiro, 27 abr. 2011. Disponível em: [https://www10.trf2.jus.br/consultas/?Movimento=cache&q=cache:TNN2OmqrNhUJ:trf2nas.trf.net/iteor/TXT/RJ0108710/1/127/346381.rtf+&site=v2\\_jurisprudencia&client=v2\\_index&proxystylesheet=v2\\_index&lr=lang\\_pt&ie=UTF-8&output=xml\\_no\\_dtd&access=p&oe=UTF-8](https://www10.trf2.jus.br/consultas/?Movimento=cache&q=cache:TNN2OmqrNhUJ:trf2nas.trf.net/iteor/TXT/RJ0108710/1/127/346381.rtf+&site=v2_jurisprudencia&client=v2_index&proxystylesheet=v2_index&lr=lang_pt&ie=UTF-8&output=xml_no_dtd&access=p&oe=UTF-8). Acesso em: 09/07/2023.

similar<sup>77</sup>. Em outras palavras, os incisos descrevem a responsabilidade da Transregional e da CODESA, respectivamente. Por outro lado, ao levar em consideração o art. 9º do Decreto nº 83.540/79, que regulamentou a CLC/69 no Brasil, notou-se que existe a previsão de responsabilidade do segurador do navio, mas não do representante do segurador. Logo, entendeu-se pela ilegitimidade da Sea Star para configurar no polo passivo da demanda. Portanto, *in casu*, foi constatada a complementaridade na interpretação da responsabilidade solidária, que também é extensiva quando se trata de danos provocados à terceiros.

### **1.2.2. A responsabilidade solidária por danos à terceiros**

No mesmo sentido, os Tribunais possuem uma interpretação extensiva no que diz respeito à responsabilidade solidária por danos materiais suportados por terceiros. Nos autos da Apelação Cível nº 0401857-02.1992.4.03.6103<sup>78</sup>, a Segunda Turma do TRF3 discutiu sobre a responsabilidade da Petrobrás por derramamento de petróleo, mesmo não sendo a empresa proprietária do navio. A ação de origem foi ajuizada por Itapemar – Hotelaria e Turismo Ltda em face da Petrobrás e da Katina Shipping Co Ltda, em virtude do vazamento de óleo do navio petroleiro grego Katina no canal de São Sebastião em 1991. O vazamento ocasionou o cancelamento da reserva de 40 apartamentos no hotel, que fica em frente ao referido canal, de maneira que foi gerado um prejuízo de mais de nove milhões de cruzeiros. Contudo, o juízo *a quo* julgou os pedidos de indenização improcedentes, sob o argumento de que não foi comprovado o dano suportado pelo hotel ou a existência de nexo causal entre o suposto dano e a ação ou omissão das empresas. Assim, houve a interposição de apelação pela Itapemar em face da sentença.

De antemão, o Tribunal constatou que foi comprovado o cancelamento das reservas no hotel em virtude da grande quantidade de óleo existente nas praias da região. Além disso, levou-se em consideração que o Relatório de Conclusão de Inquérito Administrativo, juntado aos autos, concluiu não restar dúvidas de que o óleo encontrado no mar pertencia ao navio Katina, apesar de não ser

---

<sup>77</sup> No mesmo sentido: TRF-3 - ApCiv: 00023157520154036104 SP, Relator: Desembargador Federal Luiz Alberto De Souza Ribeiro, Data de Julgamento: 24/09/2021, 6ª Turma, Data de Publicação: Intimação via sistema DATA: 28/09/2021;

TRF-2 - AI: 00079836220174020000, Relator: Guilherme Calmon Nogueira Da Gama, Data De Julgamento: 14/09/2018, 6ª Turma Especializada, Data de Publicação: 18/09/2018;

STJ - REsp: 1645049/RJ, Data de Julgamento: 02/08/2022, T2 - Segunda Turma, Data de Publicação: DJe 14/11/2022;

STJ - REsp: 1079293/PR, Relator: Ministro Carlos Fernando Mathias (Juiz Federal Convocado do TRF), Data de Julgamento: 07/10/2008, T4 - QUARTA TURMA, Data de Publicação: 28/10/2008.

<sup>78</sup> BRASIL. TRF 3ª Região, Segunda Turma. Apelação Cível 0401857-02.1992.4.03.6103. Apelante: Itapemar Hotelaria e Turismo LTDA. Apelado: Petróleo Brasileiro S/A – PETROBRAS. Rel. Desembargador Federal Cotrim Guimarães. São Paulo, 09 out. 2012. Disponível em:

<<https://web.trf3.jus.br/acordaos/Acordao/BuscarDocumentoGedpro/434303>>. Acesso em: 09/07/2023.

possível determinar a causa do derramamento de óleo. Por outro lado, o laudo da CETESB, realizado por meio da comparação entre o óleo encontrado no canal e o óleo do tanque de lastro e do tranque de transporte do navio Katina concluiu que as amostras das substâncias eram idênticas entre si<sup>79</sup>.

Segundo o acórdão do TRF3, foi necessário analisar o §3º do art. 225 da Constituição Federal, que recepcionou a responsabilidade civil por danos ambientais presente no art. 14, §1º, da PNMA, que o poluidor é obrigado, independentemente da culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente ou a terceiros, afetados pela sua atividade. Do mesmo modo, considerou-se a redação do artigo III da CLC/69, que dispõe sobre as excludentes de responsabilidade objetiva do proprietário do navio, o que não restou comprovado nos autos.

No caso em tela, concluiu-se pela existência denexo de causalidade entre o fato lesivo e o dano, sem a ocorrência de qualquer excludente de responsabilidade. Por outro lado, ao examinar a possível responsabilidade da Petrobrás, o TRF3 entendeu que a responsabilidade da empresa também era objetiva sob o ponto de vista legal. Isto porque a Petrobrás exerce monopólio em relação ao comércio e manipulação de petróleo no país. Dessa forma, a Petrobrás seria a entidade responsável pelo Terminal em São Sebastião/TEBER, bem como por todas as operações de carga e descarga dos óleos do navio. Além disso, a responsabilização da empresa também foi oriunda da sua propriedade sobre o óleo transportado pelos navios, além de ser afretadora dos navios que ali operaram.

Outrossim, o acórdão deu provimento aos pedidos da Itapemar para condenar as empresas Katina e Petrobrás ao pagamento de indenização pelos danos materiais sofridos por terceiros em decorrência do acidente ambiental. O Tribunal fundamentou que, diante da responsabilidade objetiva da Petrobrás, a empresa deveria se sujeitar às imposições legais de indenização e de obrigação de fazer ou não fazer. Isto pois a CLC/69, na medida em que se limita a contemplar a responsabilidade do proprietário do navio em relação aos derramamentos de sua embarcação, não exclui, em tese, a responsabilidade da Petrobrás. Da mesma forma, a PNMA também não exclui a responsabilidade de empresa que detém o monopólio no país, o que corrobora com o entendimento de que não há excludente de responsabilidade da Petrobrás mesmo com a responsabilização do proprietário do navio devido à conceituação de poluidor. Adicionalmente, a jurisprudência brasileira não admite sequer a exclusão de responsabilidade espontânea do agente sobre o dano com base na mesma concepção.

### **1.2.3. A legitimidade passiva de empresa que assume espontânea assunção de responsabilidade**

---

<sup>79</sup> No mesmo sentido: TRF-2 - AG: 146431 RJ 2006.02.01.004865-9, Relator: Desembargador Federal Sergio Schwaitzer, Data De Julgamento: 26/03/2008, Sétima Turma Especializada, Data de Publicação: DJU - Data:07/04/2008 - Página:289.

Sob outra perspectiva, a jurisprudência brasileira também entende pela legitimidade passiva de empresa que tomou para si o encargo de assumir os danos. Nesse sentido, a Sexta Turma do TRF3 julgou a apelação cível e o recurso adesivo nº 0002315-75.2015.4.03.6104<sup>80</sup>. A ação civil pública de origem foi ajuizada pelo MPF em face da Kronos Agência Marítima Ltda., TKB Shipping A/S, W.E.M. Lines S/A e Navegação São Miguel Ltda. A ação objetivou a condenação das empresas ao pagamento de indenização decorrente do vazamento de dez litros de óleo no Estuário de Santos, em São Paulo. A sentença proferida pelo juízo de primeiro grau reconheceu a legitimidade da empresa Kronos. Porém, como o acidente ocorreu no ano de 2007 e a ação foi ajuizada em 2015, considerou que foi ultrapassado o prazo quinquenal previsto na Lei de Ação Popular. Assim, o MPF interpôs o apelo analisado pelo Tribunal, a fim de reconhecer a imprescritibilidade da reparação por danos ambientais. Já a empresa Kronos recorreu da sentença sob o fundamento da sua suposta ilegitimidade passiva.

Após analisar a possível ocorrência de prescrição, o Tribunal analisou as alegações da empresa Kronos. Para isso, levou em consideração a consolidação da jurisprudência na adoção da responsabilidade objetiva pelos danos ambientais, com a necessidade da apuração do nexo de causalidade. A partir dessa contextualização, a empresa Kronos, na qualidade de agente marítima, estaria fora da relação que causou o dano. Isto porque o acidente foi ocasionado no abastecimento do navio Boe Sea, operado pela W.E.M Lines, por barcaça de propriedade da Navegação São Miguel. Contudo, constou nos autos que a Kronos assumiu a responsabilidade em relação ao navio Boe Sea, no sentido de realizar o recolhimento de quaisquer penalidades aplicadas ao seu comandante e ao proprietário armado, tendo assumido a responsabilidade por todos os atos praticados pelo navio. Logo, verificou-se inequívoca a legitimidade passiva da Kronos, por espontânea assunção de responsabilidade. Com isso, a indenização também foi suportada solidariamente pelas empresas envolvidas no acidente<sup>81</sup>.

Portanto, percebe-se que tanto o texto criado pelo legislador nacional quanto a norma de origem internacional buscam a garantia da adequada reparação dos danos ambientais causados por derramamentos de óleo. As normas representam uma inovação no sistema de responsabilização por

---

<sup>80</sup> BRASIL. TRF 3ª Região, Sexta Turma. Apelação Cível 0002315-75.2015.4.03.6104. Apelante: Ministério Público Federal - PR/SP, Ministério Público Do Estado de São Paulo. Apelado: Kronos Agencia Marítima LTDA - ME, Navegação São Miguel LTDA, W. E. M. LINES S.A. Rel. Desembargador Federal Souza Ribeiro. São Paulo, 24 set. 2021. Disponível em: <<https://web.trf3.jus.br/acordaos/Acordao/BuscarDocumentoPje/193151233>>. Acesso em: 09/07/2023.

<sup>81</sup> No mesmo sentido: STJ - REsp: 945593/SP, Relator: Ministra Nancy Andrighi, Data de Julgamento: 14/12/2010, T3 - Terceira Turma, Data de Publicação: DJe 02/02/2011; TRF-3 - Ap: 02043177419914036104 SP, Relator: Juiz Convocado Leonel Ferreira, Data de Julgamento: 15/12/2011, Sexta Turma, Data de Publicação: e-DJF3:19/01/2012.

reconhecerem a teoria objetiva como o mecanismo mais adequado para alcançar a preservação do meio ambiente e a proteção dos interesses da coletividade e das partes diretamente envolvidas. Os aspectos compatíveis das normas são importantes para concretizar uma abordagem abrangente e eficaz no enfrentamento desse tipo de poluição. Embora existam diferenças em algumas interpretações de cada sistema, como é o caso dos aspectos complementares da legislação brasileira em relação ao conteúdo do tratado, ambos buscam, de acordo com os seus objetos, promover a identificação dos poluidores para, assim, exigir o dever de compensação. Apesar disso, a relação entre os regimes de responsabilidade ainda deve ser analisada por outro prisma, tal qual: os aspectos potencialmente incompatíveis entre as normas.

## **CAPÍTULO 2 – A INCOMPATIBILIDADE ENTRE A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA E O CONTEÚDO DO TRATADO**

Em contraposição à exposição anterior, este capítulo demonstrará os aspectos incompatíveis entre as normas de origem nacional e a CLC/69, de origem internacional e integrada ao ordenamento jurídico interno. A princípio, demonstra-se a configuração das normas dentro do ordenamento jurídico interno e as disposições dos textos que entram em confronto entre si. Ao fim, esbarra-se na escolha dos tribunais brasileiros quando se deparam com as incompatibilidades entre as duas normas.

Importa ressaltar que a Convenção, por não versar sobre direitos humanos, entrou em vigor no ordenamento jurídico brasileiro com o *status* de lei ordinária, após o processo de aprovação e promulgação, como manda a Constituição Federal<sup>82</sup>. No entanto, a PNMA, que entrou em vigor após a regulamentação da CLC/69 no Brasil, possui divergências em relação à Convenção Internacional. De antemão, o art. 21 da PNMA determina que todas as disposições contrárias ao diploma legal estariam revogadas<sup>83</sup>. Assim, em tese, a CLC/69 deveria ser revogada na parte que diverge da PNMA.

Apesar de a PNMA ter sido estabelecida depois da regulamentação da CLC/69 no Brasil, ela possui natureza de lei geral e não de lei específica, devido ao objeto da Convenção ter caráter de uma norma mais especializada em relação ao transporte marítimo de hidrocarbonetos. Portanto, em princípio, a norma geral posterior não pode revogar a norma especial anterior<sup>84</sup>. No mesmo

---

<sup>82</sup> BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Art. 49: É da competência exclusiva do Congresso Nacional: I - resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)>. Acesso em: 18.05.2023.

<sup>83</sup> BRASIL. Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, art. 21. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm)>. Acesso em: 18.05.2023.

<sup>84</sup> CAMACHO, Wellington Nogueira. **Conflito de Normas Jurídicas: CLC/1969 e Lei no 9.966/2000**. Revista Direito 39



sentido, a Lei do Óleo, de 2000, derogaria a lei anterior, ou seja, a CLC/69. Todavia, a Lei do Óleo se limita a estabelecer diretrizes para a prevenção e o controle da poluição causada por derramamento de óleo e outras substâncias nocivas em águas sob jurisdição nacional. No que concerne a responsabilidade pelo dano ambiental, a mencionada lei determina que o responsável pelo dano deve ser obrigado a reparar integralmente os danos ambientais e socioeconômicos resultantes da poluição<sup>85</sup>. Sendo assim, a atribuição da responsabilidade por derramamento de óleo, apesar de ser objetiva, é tratada de forma ampla na Lei do Óleo. Por outro lado, a CLC/69 não admite reservas e, nesse sentido, entrou em vigor no Brasil com o seu conteúdo completo. A aplicabilidade do conteúdo do tratado poderia ser afastada por lei posterior de origem nacional com caráter de norma especializada, sob a perspectiva interna. Porém, sob a perspectiva do direito internacional, o Brasil poderia ser responsabilizado por não implementar as obrigações previstas no tratado.

Contudo, críticas significativas são direcionadas à redação da CLC/69, sob a alegação de que está desatualizada e apresenta redação imprecisa em vários artigos<sup>86</sup>. Assim, constata-se a preferência do sistema judiciário brasileiro pelas legislações ambientais originadas nacionalmente, no que se refere às incompatibilidades entre as normas, presentes na adoção da teoria do risco integral (2.1); na proibição da ação indenizatória (2.2); na limitação e exclusão de responsabilidade (2.3); e na prescrição da pretensão indenizatória (2.4).

## 2.1. A incompatibilidade na adoção da teoria do risco integral

Apesar das normas optarem pela teoria da responsabilidade objetiva, apenas a legislação nacional admitiu a incorporação da teoria do risco integral. Para comprovar o argumento, cabe analisar o contexto de criação e de adoção da teoria do risco integral em âmbito nacional. Essa preferência surgiu para melhor atender aos interesses de proteção ambiental no país, de forma a vincular a responsabilidade pelo desenvolvimento de atividades de risco. Em contrapartida, também é necessário analisar os motivos que levaram à exclusão da teoria do risco integral na normativa de origem internacional.

No Brasil, diante da dificuldade de atribuir a responsabilidade civil com base exclusivamente na ocorrência de culpa e na insuficiência da aplicabilidade da responsabilidade subjetiva, o atual Código Civil brasileiro buscou trazer uma justa distribuição dos danos a partir da

---

Aduaneiro, Marítimo e Portuário. Ano V – No 28 – Set-Out 2015, p. 58.

<sup>85</sup> Art. 23 da Lei 9.966 de 28 de abril de 2000. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19966.htm#:~: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](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19966.htm#:~: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: 12/07/2023.

<sup>86</sup> GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019, p. 23.

responsabilidade civil objetiva. Complementarmente, o Código afastou, na maioria dos casos, a culpa presumida para admitir, ainda que por exceção, a responsabilidade objetiva, como, por exemplo, nas atividades perigosas<sup>87</sup>.

Aferir a causalidade do dano com base somente em juízos de adequação social, em que várias causas concorrem para o dano, pode levar à falta de responsabilização, de forma que o degradador é beneficiado a partir da invocação da culpa de terceiros ou da vítima, caso fortuito ou força maior, a fim de se eximir do dever de indenizar e se desviar do princípio da precaução<sup>88</sup>. Devido a isso, a responsabilidade civil ambiental necessita também de uma função preventiva, por se tratar de um bem difuso e de difícil retorno ao *status quo ante*<sup>89</sup>.

Assim, nascem as teorias do risco aplicadas à responsabilidade objetiva. Com isso, na hipótese de atividades perigosas, admite-se que, se alguém põe em funcionamento uma atividade qualquer, responde pelas consequências danosas que esta atividade gera para terceiros, independentemente de determinar se, em cada caso isolado, o dano ocorreu por imprudência, negligência ou imperícia<sup>90</sup>.

No direito ambiental, não há discussão sobre a ilicitude da atividade de risco, já que a responsabilidade objetiva por esse tipo de atividade incide mesmo em casos lícitos. As doutrinas indicam seis modalidades da teoria do risco: profissional, criado, proveito, excepcional, administrativo e integral<sup>91</sup>. Todavia, neste trabalho, cabe explicitar a teoria do risco integral.

A Teoria do Risco Integral é fundada na necessidade de segurança jurídica e impõe que, diante de qualquer fato, culposo ou não, haverá o dever reparatório por parte do agente causador do dano, desde que seja identificado o efetivo dano, independentemente das circunstâncias na qual se deu<sup>92</sup>. O surgimento dessa teoria se deu diante das dificuldades na aferição do nexo de causalidade, de forma que não deve haver uma grande preocupação em relacionar a atividade do agente com o prejuízo, é suficiente que a atividade tenha potencial de acarretar prejuízos ecológicos para que o

---

<sup>87</sup> GUEDES, Emerson Almeida; FERREIRA, Clécia Lima. **A responsabilidade civil pelo dano ambiental e a teoria do risco integral**. Ciências Humanas e Sociais. Aracaju, v. 3, n.3, p. 13-28, Outubro 2016, p. 20.

<sup>88</sup> BEDRAN, Karina Marcos; MAYER, Elizabeth. **A responsabilidade civil por danos ambientais no direito brasileiro e comparado: Teoria do Risco Criado versus Teoria do Risco Integral**. Veredas do Direito, Belo Horizonte, v.10 n.19 p.45-88 Janeiro/Junho de 2013, p. 53.

<sup>89</sup> CARONTI, Raphael de Abreu Senna. **Teoria do risco criado vs risco integral na responsabilidade civil ambiental sob o prisma do REsp 1.612.887/PR, julgado pelo STJ: não seria essa criação do STJ a imposição de um ônus excessivo e a supressão do direito de ampla defesa?** Revista IBERC, v. 3, n. 3, p. 125-138, set./dez.2020. p. 130.

<sup>90</sup> VIEIRA, Eriton; SILVA, Fábio Márcio Piló. **Responsabilidade civil por dano ambiental: discussões acerca das teorias do Risco Criado e do Risco Integral**. Fórum de Dir. Urbano e Ambiental – FDU, Belo Horizonte, ano 13, n. 78, p. 30-37, nov/dez. 2014.

<sup>91</sup> GUEDES, Emerson Almeida; FERREIRA, Clécia Lima. **A responsabilidade civil pelo dano ambiental e a teoria do risco integral**. Ciências Humanas e Sociais. Aracaju, v. 3, n.3, p. 13-28, Outubro 2016, p. 20-21.

<sup>92</sup> GUEDES, Emerson Almeida; FERREIRA, Clécia Lima. **A responsabilidade civil pelo dano ambiental e a teoria do risco integral**. Ciências Humanas e Sociais. Aracaju, v. 3, n.3, p. 13-28, Outubro 2016, p. 21.

ônus da prova seja invertido e, imediatamente, se produza a presunção de responsabilidade, reservando ao imputado o ônus de procurar excluir sua imputação<sup>93</sup>.

Apesar da teoria do risco integral não admitir as excludentes de responsabilidade, com base na suficiência da relação de causa e efeito entre a conduta do agente poluidor e os danos dela advindos, alguns autores compactuam que o risco integral comporta as excludentes de força maior e fato de terceiros, como Luiz Antônio Scavone Jr. e José Rubens Morato de Leite. Além disso, a jurisprudência dos tribunais brasileiros não é pacífica quanto à admissão ou não das excludentes de força maior e fato de terceiro<sup>94</sup>.

Contudo, percebe-se que a doutrina e a jurisprudência nacional aplicam, majoritariamente, a teoria do risco integral, por ser considerada a que mais se adequa aos interesses ambientais. Por conseguinte, o posicionamento dominante no direito brasileiro se baseia na incidência da responsabilidade objetiva por dano ambiental, formada pela teoria do risco integral, e que tem por pressuposto a existência de uma atividade que acarrete riscos para a saúde e para o meio ambiente. Portanto, aquele que se aproveite da atividade se coloca na posição de garantidor da preservação ambiental, de forma que os danos que dizem respeito às atividades sempre estarão vinculados a ela<sup>95</sup>.

Logo, é possível fazer um paralelismo com as premissas adotadas em caso de contaminação marinha causada por substâncias derivadas de hidrocarbonetos: o indivíduo ou entidade responsável pelo dano ambiental é aquele que estava exercendo a atividade perigosa no momento do acidente. Essa responsabilidade pode ser estendida a todos os envolvidos na cadeia de controle da atividade, quando o dano é resultado de uma ação contínua. Embora a responsabilidade objetiva seja aplicada, é necessário identificar aqueles que estavam explorando a atividade para que possam ser responsabilizados no caso de ocorrência de danos ambientais<sup>96</sup>.

No escopo da CLC/69, o artigo III do instrumento internacional prevê, no parágrafo 1, que o proprietário do navio no momento do incidente, ou se o incidente ocorrer por uma sucessão de fatos, no momento do primeiro fato, será responsável por qualquer dano por poluição causado

---

<sup>93</sup> FERRAZ apud STEIGLEDER, 2011, p. 174.

<sup>94</sup> BEDRAN, Karina Marcos; MAYER, Elizabeth. **A responsabilidade civil por danos ambientais no direito brasileiro e comparado: Teoria do Risco Criado versus Teoria do Risco Integral**. Veredas do Direito, Belo Horizonte, v.10 n.19 p.45-88 Janeiro/Junho de 2013, p. 60-63.

<sup>95</sup> VIEIRA, Eriton; SILVA, Fábio Márcio Piló. **Responsabilidade civil por dano ambiental: discussões acerca das teorias do Risco Criado e do Risco Integral**. Fórum de Dir. Urbano e Ambiental – FDU, Belo Horizonte, ano 13, n. 78, p. 30-37, nov/dez. 2014, p. 35.

<sup>96</sup> 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 manchasórfãs**. Revista de Direito Internacional, v. 12, n. 1, 2015, p. 208-209.

por óleo que tenha sido derramado descarregado de seu navio como resultado do incidente<sup>97</sup>. Nesse contexto, a Convenção conceitua o proprietário do navio como a pessoa/pessoas registrada como proprietário do navio ou, na falta da matrícula, que tenha o navio por propriedade. Todavia, nos casos de um navio de propriedade de um estado e operado por uma companhia que, nesse estado, é registrada como operadora do navio, a companhia é enquadrada como proprietária do navio<sup>98</sup>.

Em contrapartida, a CLC/69 permite que o proprietário não seja responsável por dano de poluição se provar que o dano: i) resultou de um ato de guerra, de hostilidade, de guerra civil, de insurreição ou de fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível; ou ii) resultou totalmente de um ato de omissão praticado por um terceiro com intenção de produzir danos; ou iii) resultou integralmente de negligência ou de um ato prejudicial de um governo ou autoridade responsável pela manutenção de auxílios à navegação, no exercício dessa função. Além disso, se o proprietário provar que o dano resultou ao todo ou em parte de um ato/omissão feito com a intenção de causar danos, pela pessoa que sofreu esses danos ou negligência de pessoa, a Convenção prevê que o proprietário pode ser desobrigado da responsabilidade ao todo ou em parte<sup>99</sup>.

O rol de exceções à imputação da responsabilidade pela CLC/69 é taxativo, de modo que a regra de direcionar a responsabilidade somente para o dono do navio consagrou o denominado princípio da canalização da responsabilidade<sup>100</sup>, sob o argumento de que somente ele poderia exercer o controle sobre a carga durante a navegação, além de facilitar a identificação de um responsável<sup>101</sup>.

Nesse sentido, o regime de responsabilidade adotado na legislação nacional se manifesta de forma mais rígida do que a CLC/69. Uma vez que, mesmo que o dano ambiental seja causado por eventos naturais, não é possível negar a existência dessa conexão causal. A poluição ocorreu apenas porque havia uma atividade potencialmente poluidora em andamento na área. Se essa atividade não estivesse ocorrendo, o dano também não teria acontecido. Então, é justo que aquele que causou a lesão ao meio ambiente assuma a responsabilidade pela reparação. Se grandes quantidades de óleo

---

<sup>97</sup> Art. III, 1, da CLC/69: Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/decretolegislativo-74-30-setembro-1976-364186-convencaointernacional-pl.doc>> . Acesso em: 12.07.2023>.

<sup>98</sup> Art. I, 3, da CLC/69: "proprietário" significa a pessoa ou pessoas registradas como proprietário do navio, ou em falta de matrícula, a pessoa ou pessoas que têm o navio por propriedade, todavia, nos casos de um navio de propriedade de um estado e operado por uma companhia que, nesse estado, é registrada como operadora do navio, o termo "proprietário" designa essa companhia. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/decretolegislativo-74-30-setembro-1976-364186-convencaointernacional-pl.doc>> . Acesso em: 12.07.2023.

<sup>99</sup> Art. III, 2 e 3, da CLC/69: Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/decretolegislativo-74-30-setembro-1976-364186-convencaointernacional-pl.doc>> . Acesso em: 12.07.2023.

<sup>100</sup> RODRIGUES apud SILVA, 2017, p. 55-56.

<sup>101</sup> SILVA, Ana Carolina Carlucci da. **Responsabilidade civil internacional e compensação nos casos de poluição por derramamento de petróleo no transporte marítimo por navios**. Franca: [s.n.], 2017. 150 f. Dissertação (Mestrado em Direito). Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências Humanas e Sociais.

foram derramadas no oceano, mesmo que isso tenha ocorrido devido a um maremoto ou tsunami, a contaminação só aconteceu porque havia uma plataforma de exploração de petróleo na região, um petroleiro transportando o óleo ou um terminal marítimo operando com materiais poluentes<sup>102</sup>. Nesse sentido, a teoria do risco integral, escolhida pelo legislador nacional, admite a concepção da responsabilidade por risco da atividade desempenhada.

### 2.1.1. A responsabilidade por risco da atividade desempenhada

As atividades consideradas potencialmente poluidoras são enfrentadas, no sistema jurídico brasileiro, com o rigor da teoria do risco integral. Apesar das disposições da CLC/69 preverem as hipóteses taxativas de exclusão da responsabilidade do proprietário do navio, percebe-se a adoção, de forma majoritária, à teoria do risco integral em caso de dano ambiental, pelos Tribunais brasileiros. Consequentemente, o judiciário brasileiro entende pelo dever de indenizar por dano ambiental sem a presença da subjetividade do agente, pois o fato de a própria atividade potencialmente poluidora existir já vincula a responsabilização civil.

No âmbito da Justiça Federal da 2ª Região, à exemplo da aplicação da mencionada teoria, foi julgada a ação civil pública nº 0006331-50.2005.4.02.5102<sup>103</sup>, ajuizada pelo MPF e distribuída à 2ª Vara Federal de Niterói, Rio de Janeiro, em que a União atuou como assistente litisconsorcial. A lide foi ajuizada pelo MPF com o intuito de responsabilizar efetivamente as empresas envolvidas no vazamento de óleo do navio SAGA MASCOT, na Baía de Guanabara, decorrente de acidente durante uma manobra no estaleiro RENAVI, em Niterói, em 03/09/2005. Segundo narrado pelo MPF, o navio “Saga Mascot”, de bandeira das Bahamas e de propriedade da empresa SMT Shipmanagement & Transport Limited, se chocou com o dique “Almirante Guilhem”, de propriedade do Estaleiro RENAVE/ENAVI, ao realizar uma manobra de docagem, rompendo o casco e derramando significativa quantidade de óleo na Baía de Guanabara.

Além disso, afirmou que outras empresas concorreram, direta ou indiretamente, na manobra que culminou no acidente, como a empresa ORIZON MARÍTIMA LTDA, que realizou a contratação da empresa CAMORIN SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA., responsável pelos rebocadores que trouxeram o navio até o estaleiro. Por sua vez, a CAMORIM sub-contratou

---

<sup>102</sup> HOLDER, Julianne; CÂMARA, Camila Gomes. **Poluição marinha e responsabilidade civil nas atividades off-shore da indústria do petróleo**. Direito e Energia. [S. l.], v. 3, n. 1, 2014.

<sup>103</sup> BRASIL. TRF 2ª Região, Sétima Turma Especializada. Apelação Cível 0006331-50.2005.4.02.5102. Apelante: Empresa Brasileira De Reparos Navais S/A RENAVE; WP Assessoria Náutica Naval LTDA; Sulnorte Serviços Marítimos LTDA e Outro e Orizon Marítima LTDA e Outro. Apelado: Ministério Público Federal. Rel. Desembargador Federal Luiz Paulo Da Silva Araujo Filho. Rio de Janeiro, 18 dez. 2013. Disponível em: <[https://www10.trf2.jus.br/consultas/?Movimento=cache&q=cache:iui9lsx6w7aj:trf2nas.trf.net/iteor/TXT/RJ0108710/1/190/496462.rtf+&site=v2\\_jurisprudencia&client=v2\\_index&proxystylesheet=v2\\_index&lr=lang\\_pt&ie=UTF-8&output=xml\\_no\\_dtd&access=p&oe=UTF-8](https://www10.trf2.jus.br/consultas/?Movimento=cache&q=cache:iui9lsx6w7aj:trf2nas.trf.net/iteor/TXT/RJ0108710/1/190/496462.rtf+&site=v2_jurisprudencia&client=v2_index&proxystylesheet=v2_index&lr=lang_pt&ie=UTF-8&output=xml_no_dtd&access=p&oe=UTF-8)>. Acesso em: 09/07/2023.

outras duas empresas, SULNORTE Serviços Marítimos Ltda e Saveiros Camuyrano Serviços Marítimos Ltda, que também forneceram rebocadores. No polo passivo da ação, o MPF ainda indicou a empresa OCEANUS AGÊNCIA MARÍTIMA S.A., que seria a agente do navio “Saga Mascot”.

Em sede de antecipação de tutela, também foi requerido que a Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente – FEEMA suspendesse a licença de operação de atividades de reparo e construção naval da empresa RENAVE. Além disso, no mérito, o Ministério Público afirmou que, por meio do procedimento administrativo instaurado para apurar o dano, teriam sido constatadas graves omissões nas cautelas necessárias para evitar o acidente, como a precária iluminação existente no momento da manobra, a ausência de anteparos de defesas suficientes e adequados nas bordas do dique, a inexistência de plano de emergência, dentre outras falhas, e que, então, todas as empresas mencionadas teriam incorrido em violação de dispositivos da Constituição Federal, da Lei nº 7.661/88, da Lei nº 6.938/81, da Lei nº 9.966/00e da Lei Orgânica do Município de Niterói.

Em seguida, o MPF apresentou aditamento à petição inicial e requereu a inclusão da empresa WP Assessoria Náutica e Naval Ltda no polo passivo da ação, sob o fundamento de que a empresa também teria participado da manobra que ocasionou o derramamento de óleo, em virtude da participação do práctico pela manobra, que também representava a referida empresa. Ainda, requereu também a inclusão da FEEMA no polo passivo da demanda, a fim de que fosse condenada em obrigação de fazer para que mantivesse regular fiscalização no Estaleiro RENAVE e apresentasse relatório circunstanciado, informando se a empresa fiscalizada efetivamente mantém disponível e prontos para uso os equipamentos e materiais de atendimento a emergências.

Ao analisar os pedidos do MPF, o Juízo de primeiro grau averiguou a alegação de participação da empresa Oceanus Agência Marítima S/A na ocorrência do dano, pois, como agente marítimo, a empresa teria participado indiretamente da manobra que gerou o dano, pois o navio estava sob sua responsabilidade no momento da colisão. Contudo, as provas juntadas aos autos demonstravam que antes do acidente, a partir das às 18:10 do dia 02/09/2005, a Orizon Marítima Ltda, passou a ter inteira responsabilidade pelo navio, passando a ser a agência oficial, não sendo mais responsabilidade da Oceanus, a qual anteriormente estava agenciando o navio. Com isso, tanto o MPF, em sede de réplica, quanto a sentença proferida na ação civil pública reconhecerem a ilegitimidade passiva da empresa Oceanus por inexistência de comprovação de conduta comissiva e/ou omissiva da empresa.

Por outro lado, quanto à alegação de ilegitimidade passiva da empresa SMT Shipmanagement & Transport Limited, sob o argumento de que a proprietária do navio seria a Mascot Shipping Limited, a sentença reafirmou que a celebração de contrato ocorreu entre a SMT

e RENAVE. No caso, nenhuma outra empresa foi retirada do polo passivo da ação enquanto não fosse analisado o nexo de causalidade, com o julgamento do mérito.

No mérito, constatou-se que o acidente foi causado por manobra coordenada pelo prático Wilson Pizane de Carvalho, da empresa WP Assessoria Náutica e Naval, e auxiliada por quatro barcos rebocadores, de propriedade das empresas Camorim, SULNORTE Saveiros Camuyrano. As empresas mencionadas foram contratadas pela agência marítima Orizon. Já a FEEMA foi incluída no polo passivo da ação por suposta omissão em suas atividades fiscalizatórias.

Ao analisar a responsabilização de cada empresa, a sentença da Vara Federal levou em consideração a responsabilização objetiva do poluidor, disposta na PNMA, caracterizada pela comprovação do evento danoso, a conduta lesiva e o nexo causal entre o dano e a conduta do poluidor. No caso, o dano se mostrou inquestionável, tendo em vista os laudos da FEEMA, do Núcleo de Criminalística da Polícia Federal e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA. Após demonstrada a devida fiscalização por parte da FEEMA e ser acolhida a sua ilegitimidade passiva, as ações/omissões das empresas foram caracterizadas pela falta de proteção adequada na estrutura do dique; falta de equipamento adequado para contenção imediata do óleo; falha na coordenação e na vigilância; e a falta de plano e procedimento de emergência não permitiram uma resposta rápida ao acidente.

No tocante à SMT e à Orizon, respectivamente armador e agente marítimo do navio, a sentença as caracterizou como poluidoras no sentido art. 3º, IV e art. 14, § 1º da PNMA, quem obriga o poluidor, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, efetuados por sua atividade. Dessa forma, concluiu que a responsabilidade do armador e do agente marítimo é inerente aos próprios riscos da atividade desenvolvida por ambas. Por fim, todas as empresas consideradas responsáveis para a ocorrência do dano foram condenadas ao pagamento de indenização pelos danos ambientais causados.

Contra a sentença, as empresas interpuseram apelação ao TRF2. No julgamento, o colegiado considerou a incidência da responsabilidade civil por dano ambiental de forma objetiva e solidária, além da aplicação da teoria do risco integral, de forma que todos os poluidores respondem pelo dano, independe de elemento subjetivo, e não admite excludentes. A adoção da teoria do risco integral foi baseada no próprio ordenamento jurídico brasileiro (art.225, § 3º, da CF, e do art. 14, § 1º, da Lei nº 6.938/81) e complementada pela doutrina de Fábio Dutra Lucarelli<sup>104</sup>, que ensina que a indenização por dano ambiental é devida tão somente pelo fato de existir a atividade da qual adveio o prejuízo, independentemente da análise da subjetividade do agente, sendo possível responsabilizar

---

<sup>104</sup> LUCARELLI, Fábio Dutra. **Responsabilidade Civil por Dano Ecológico**, Revista dos Tribunais, v. 700, 1994, RT, p. 15.

todos aqueles aos quais possa, de alguma maneira, ser imputado o prejuízo.

No caso, o TRF2 adotou a mesma premissa do juízo *a quo*, com fundamento na jurisprudência do STJ, que, no EDRESP 201102230797<sup>105</sup>, afirmou a aplicação da teoria do risco integral em danos causados ao meio ambiente, tendo por pressuposto a existência de atividade que implique riscos para a saúde e para o meio ambiente. Logo, o nexo de causalidade é um fator que permite que o risco se integre na unidade do ato que é fonte da obrigação de indenizar e, por consequência, aquele que explora a atividade se coloca como garantidor da preservação ambiental, e os danos que digam respeito à atividade estarão sempre vinculados à essa atividade.

Contudo, ao analisar a responsabilidade de cada empresa, o TRF2 divergiu parcialmente da sentença proferida em primeiro grau. No que se refere à participação das rebocadoras SULNORTE e Saveiros Camuyrano na ocorrência do dano, concordou que não há que ser questionada a existência dos elementos de culpa ou eventuais excludentes, pois deve ser aplicada a responsabilidade objetiva e solidária, somada à teoria do risco integral. Portanto, a análise deve ficar restrita ao nexo causal, não sendo necessário verificar se o dano decorreu de cumprimento ou não a ordens do práctico ou do comandante, como alegavam as empresas<sup>106</sup>.

No que tange o nexo causal entre as ações da SMT, na qualidade de armador, e o dano ambiental, constatou-se apenas a necessidade de existência de uma potencialidade de dar causa ao prejuízo na atividade do agente que se pretende responsabilizar, estabelecendo-se, uma presunção que se deve à equidade, pela qual aquele que lucra com uma atividade deve responder pelo risco ou pelas desvantagens dela resultantes, evitando-se a chamada 'socialização do prejuízo'<sup>107</sup>. Assim, o armador deve responder pelos atos do comandante, indiretamente pelos atos de preposto, pelos atos praticados pelo comandante e tripulação, seja ele o transportador executor ou não, visto que o armador detém a gestão náutica e é o empregador do comandante e da tripulação sendo o comandante, inclusive e respectivamente, empregado e preposto do armador<sup>108</sup>.

Por outro lado, o acórdão vislumbrou a existência de responsabilidade da empresa WP Assessoria Náutica e Naval, por ser responsável pela prática, sendo o práctico o agente de manobra por ocasião do acidente marítimo. Além disso, divergiu da sentença recorrida quanto à responsabilidade da agência marítima Orizon ao entender que não há ligação entre a mera

---

<sup>105</sup> STJ – Quarta Turma. EDRESP 201102230797, Rel. Min. Luis Felipe Salomão, Dje Data: 14/02/2013.

<sup>106</sup> No mesmo sentido: TRF-3 - ApelRemNec: 0001042-02.2014.4.03.6135, Relator: Desembargador Federal Luis Antonio Johonsom Di Salvo, Data de Julgamento: 29/04/2022, 6ª Turma, Data de Publicação: 03/05/2022; TR-3, Ap - APELAÇÃO CÍVEL - 0006782-42.2011.4.03.6103, Rel. Desembargador Federal Johonsom Di Salvo, julgado em 12/11/2015, 6ª Turma, e-DJF3 Judicial 1 DATA:19/11/2015.

<sup>107</sup> LUCARELLI, Fábio Dutra. **Responsabilidade Civil por Dano Ecológico**. Revista dos Tribunais, v. 700, 1994, RT, p. 11-12.

<sup>108</sup> MARTINS. Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**, v. 2, Ed. Manole, 2008, p. 567.



contratação do prático e dos rebocadores e o dano ambiental, pois a conduta da empresa não constitui atividade de risco, não podendo ser reputada condição para o evento ou aplicado o risco integral.

Nesse sentido, observou-se que não existiam provas ou alegações de que a Orizon tenha sido contratada pelos armadores para prestar assistência ao comandante do navio ou para tomar medidas de emergência, visando conter o vazamento em questão e minimizar os danos ambientais ocorridos. Inclusive, a empresa não assumiu espontaneamente a responsabilidade pelos danos ambientais eventualmente causados por embarcação a ensejar responsabilidade solidária com a armadora por vazamento que resulta no derramamento de óleo em águas marítimas.

A sentença do TRF2 ainda mencionou como precedente o julgado do TJRJ que entendeu que o agente marítimo é apenas um mandatário, que presta serviços ao armador. Assim, ele representa o navio em terra, mas não exerce qualquer controle sobre o armador ou capitão, o que afasta a existência de nexo de causalidade entre a sua conduta e o resultado danoso decorrente do derramamento de óleo, pois o fato é estranho às atividades do agente marítimo<sup>109</sup>. Logo, sem a comprovação do nexo causal, o TRF2 afastou a responsabilidade da agente marítima Orizon.

Com isso, os recursos da FEEMA e da RENAVE não foram conhecidos, enquanto foi negado provimento aos agravos retidos da SMT e da Orizon, mas foi dado provimento à apelação da Orizon para afastar a sua responsabilidade. Ainda, o Tribunal negou provimento às apelações da Saveiros Camuyrao, da SULNORTE, da RENAVE, da SMT e da WP Assessoria e, por fim, foi dado provimento parcial ao reexame necessário para condenar solidariamente a RENAVE, a SMT e a WP Assessoria ao pagamento de danos morais coletivos fixados em R\$ 600.000,00 (seiscentos mil reais).

Portanto, essencialmente, o Poder Judiciário brasileiro tem preferência pelo rigor da norma nacional, no que diz respeito à aplicação da teoria do risco integral. Da mesma forma, segundo será demonstrado, é possível perceber o reconhecimento da ação indenizatória como devido instrumento judicial, apesar da ressalva presente na Convenção.

## **2.2. A incompatibilidade na proibição da ação indenizatória**

A legislação brasileira e o conteúdo do tratado também são incompatíveis quanto à possibilidade de propositura da ação indenizatória pelos danos causados. Para comprovar o argumento, cabe analisar o texto das legislações nacionais e da CLC/69, as disposições do Decreto que regulamentou a Convenção no Brasil e a aplicação em casos concretos. É possível notar que a

---

<sup>109</sup> TJRJ, EI nº 00300/09, 18ª Câmara Cível, Relatora Des. Célia Maria Vidal Meliga Pessoa.

Convenção tem aplicações que, de certa forma, esvaziariam alguns princípios adotados pelo direito ambiental brasileiro e, por isso, verifica-se novamente a preferência dos tribunais brasileiros pela regra nacional. De um lado, o direito ambiental brasileiro se consolidano dever indenizatório do poluidor. A tutela processual ambiental está normatizada na própria PNMA que, no art. 14, §1º, confere ao Ministério Público da União e dos Estados a legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal por danos causados ao meio ambiente. Ação tem justamente o intuito de fazer o poluidor indenizar ou reparar os danos causados<sup>110</sup>.

Além disso, o mesmo diploma legal, em suas disposições, visa a imposição ao poluidor da obrigação de reparar e/ou indenizar os danos causados e, ao usuário, da contribuição pela utilização de recursos ambientais com fins econômicos<sup>111</sup>. Consoante ao capítulo anterior, o art.225, §3º, da Constituição Federal adota o princípio do poluidor-pagador. Do mesmo modo, a Lei do Óleo, no art. 11, determina que o responsável pelo dano ambiental é obrigado a reparar o meio ambiente, inclusive por danos causados pelo derramamento de óleo<sup>112</sup>. Além disso, a Lei nº 7.347/1985, também posterior à Convenção, foi promulgada justamente a fim de disciplinar a ação civil pública de responsabilidade por danos causados ao meio ambiente, sem se limitar às hipóteses da CLC/69<sup>113</sup>.

Por outro lado, o regime internacional da CLC/69, no que tange a responsabilidade civil extracontratual por danos ocasionados ao meio ambiente e a terceiros, é canalizada na figura do proprietário do navio. À luz da Convenção, a responsabilidade civil deve ser direcionada ao proprietário do navio e, no máximo, à seguradora, sem extinguir a possibilidade de ação indenizatória de regresso em face de qualquer um que tenha contribuído para a ocorrência do dano<sup>114</sup>. Aliás, um dos principais conflitos entre as normas mencionadas está presente por contado protagonismo que o proprietário ganha na Convenção.

---

<sup>110</sup> BRASIL. Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. art. 14, §1º. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm)>. Acesso em: 18.05.2023.

<sup>111</sup> BRASIL. Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. art. 4º, inciso VII. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm)>. Acesso em: 18.05.2023.

<sup>112</sup> art. 11 da Lei 9.966 de 28 de abril de 2000. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19966.htm#:~: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](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19966.htm#:~: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: 10/07/2023.

<sup>113</sup> Lei nº 7.347 de 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 (VETADO) e dá outras providências. Disponível em:< [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/17347orig.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17347orig.htm)> Acesso em: 10/07/2023.

<sup>114</sup> GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019, p. 87.

Uma vez que o artigo 3, item 4, da CLC/69<sup>115</sup> exclui, expressamente a possibilidade de ajuizamento de ação indenizatória, nos casos ali previstos, com fundamento em outra legislação além da própria Convenção<sup>116</sup>, a norma de origem internacional esvaziaria os propósitos e princípios do arcabouço legislativo ambiental brasileiro. Pela Convenção, em regra, apenas o proprietário, conceituado no artigo 1, item 3<sup>117</sup>, poderia responder pelos danos causados pelo navio. Em outras palavras, mesmo que o navio não seja operado pelo proprietário (por exemplo, por um fretador), ele responderá, a princípio, pelos danos por poluição causados por quem detém a gestão náutica e comercial do navio (por exemplo, o afretador). Assim, o artigo 3, item 4, inclusive, o pedido de indenização, sem fundamento na CLC/69, em face dos prepostos ou agentes do proprietário<sup>118</sup>.

À vista disso, os tribunais brasileiros seguem a determinação dada pelo próprio Decreto nº 83.540/1979, que regulamentou a CLC/69, da qual especifica, no art. 9º, a legitimidade ativado MPF para propor a ação de responsabilidade civil, bem como pode atuar como litisconsorte em ação proposta por quem quer que tenha sofrido os danos decorrentes da poluição. O cabimento da ação de indenização pode ser percebido, na prática, nos autos da apelação cível nº 0001570-72.2004.4.01.3700<sup>119</sup>, que tramitou no TRF1. O apelo se deu em face da sentença que, em ação civil pública, condenou a Petrobrás ao pagamento de indenização por danos causados ao meio ambiente, devido ao vazamento de óleo do navio Spear. Entre suas razões, a Petrobrás alegou que o MPF seria parte ilegítima para ajuizar a ação, pois não deveria ser aplicado ao caso o disposto no Decreto nº 83.540/1979. Todavia, do Tribunal entendeu pela possibilidade de ajuizamento da ação, com fundamento no próprio decreto que regulamenta a CLC/69, bem como nas disposições constitucionais e na legislação nacional (PNMA), ou seja, sem se restringir aos fundamentos da Convenção. Ao mesmo tempo, nota-se que a possibilidade de ajuizamento de ação indenizatória com base em outros diplomas legais, em tese, também esvazia o propósito de limitar ou excluir a responsabilidade do agente pela Convenção.

### 2.3. A incompatibilidade na limitação e excludente de responsabilidade

---

<sup>115</sup> Art. III, 4, da CLC/69: Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/decretolegislativo-74-30-setembro-1976-364186-convencao-internacional-pl.doc>>. Acesso em: 12.07.2023.

<sup>116</sup> GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo nomar: navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019, p. 88.

<sup>117</sup> Art. I, 3, da CLC/69: Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/decretolegislativo-74-30-setembro-1976-364186-convencao-internacional-pl.doc>>. Acesso em: 12.07.2023.

<sup>118</sup> GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo nomar: navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019, p. 88.

<sup>119</sup> BRASIL. TRF 1ª Região, Sexta Turma. Apelação Cível - 0001570-72.2004.4.01.3700. Apelante: Petróleo Brasileiro SA PETROBRAS. Apelado: Ministério Público Federal. Rel. Desembargador Federal Jirair Aram Meguerian. Brasília, 21 jun. 2017. Disponível em: <<https://arquivo.trf1.jus.br/pesquisamenuarquivo.asp?P1=00015707220044013700&gt>>. Acesso em: 09/07/2023.

Sob outro enfoque, as normas divergem quanto à possibilidade de limitar ou excluir a responsabilidade do agente. Isso pode ser demonstrado pelo estudo do teor de cada norma e a aplicação das disposições legais em casos concretos. Conforme exposto anteriormente, apesar de ambas as normas adotarem a responsabilidade objetiva, a legislação brasileira é totalmente fundada na teoria do risco integral, uma vez que o dano e o vínculo causal são suficientes para estabelecer a obrigação de indenizar. Isso quer dizer que esse instituto não admite que o poluidor alegue caso fortuito, força maior ou culpa exclusiva de terceiro, a fim de refutar o dever de reparação<sup>120</sup>. Logo, a responsabilidade objetiva é tratada como absoluta pelos tribunais, mesmo que não esteja explícito na legislação.

Algumas legislações também preveem a possibilidade de limitar a responsabilidade. Porém, a jurisprudência brasileira, devido à teoria do risco integral, não admite esse tipo de limitação, já que o poluidor deve reparar integralmente os danos causados. Nesse sentido, o ordenamento jurídico brasileiro permite que a sentença condenatória imponha ao poluidor, cumulativamente, as obrigações de recompor o meio ambiente e de pagar quantia a título de danos morais coletivos. Isso porque 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 oriundos da conduta<sup>121</sup>.

Em contrapartida, no artigo III da CLC/69, são previstas algumas limitações e causas excludentes da responsabilidade do proprietário do navio, já mencionados previamente: poluição por ato de guerra ou de um fenômeno natural de caráter excepcional inevitável e irresistível; por ato ou omissão praticado por um terceiro com intenção de produzir danos; ou por negligência ou de ato prejudicial de um governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de faróis de outros auxílios à navegação<sup>122</sup>. Portanto, apesar de aderir a responsabilidade objetiva, a Convenção não adota a teoria de forma absoluta. De um lado, existe a intenção de canalizar a responsabilidade na figura do proprietário do navio e facilitar a identificação do responsável. De outro lado, o dever de reparar recaído sobre uma pessoa dificulta a satisfação do crédito<sup>123</sup>.

---

<sup>120</sup> ZOVICO, Tayane Grando Fraga. **O Sistema Jurídico Brasileiro de Prevenção e Compensação por Derramamento de Óleo Persistente por Embarcações e Sua Potencial Evolução: Análise Crítica dos Eventos Ocorridos na Costa do Brasil no Ano de 2019**. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, Ano X, No 58, Set-Out 2020, p. 79.

<sup>121</sup> GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019, p. 153.

<sup>122</sup> Art. III da CLC/69: Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/decretolegislativo-74-30-setembro-1976-364186-convencao-internacional-pl.doc>> . Acesso em: 12.07.2023.

<sup>123</sup> ZOVICO, Tayane Grando Fraga. **O Sistema Jurídico Brasileiro de Prevenção e Compensação por Derramamento de Óleo Persistente por Embarcações e Sua Potencial Evolução: Análise Crítica dos Eventos Ocorridos na Costa do Brasil no Ano de 2019**. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, Ano X, No 58, Set-Out 2020, p. 82.

Ainda em contrariedade à legislação brasileira, de acordo com o artigo V da CLC/69, o proprietário de um navio tem o direito de limitar sua responsabilidade, nos termos da Convenção em relação a um acidente, a um montante total de 2.000 francos por tonelada da tonelagem do navio. Para usufruir desse benefício, a norma exige que o proprietário constitua 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. Contudo, se o incidente tiver sido produzido por uma falta pessoal do proprietário, ele não poderá se beneficiar da mencionada limitação<sup>124</sup>. Em cumprimento às disposições da Convenção, que contavam com o compromisso de estabelecimento de um fundo internacional a ser custado por proprietários decarga, foram criados três fundos, em 1971, 1992 e 2003, respectivamente. O Brasil nunca aderiu ao sistema de fundos e, conseqüentemente, não adotou a limitação da responsabilidade<sup>125</sup>.

Nesse sentido, a jurisprudência brasileira também não aplica os limites indenizatórios da Convenção. À exemplo do acórdão da Terceira Turma do TRF3 na apelação cível nº 0000024-93.2001.4.03.6104<sup>126</sup>. A ação de origem tratou da condenação da empresa Solt Span Corporated, representada pela Expresso Mercantil Agência Marítima, ao pagamento de indenização pelo dano ambiental gerado por derramamento de óleo no estuário santista pelo navio "N/M STOLT SPAN", no Cais do Porto de Santos. Em sede de apelação, entre as razões recursais, o Tribunal analisou o arbitramento da indenização. Foi apurado que, devido ao conflito com a ordem constitucional brasileira, os limites de indenização estabelecidos na CLC/69 não poderiam prevalecer<sup>127</sup>. Portanto, no caso em tela e similares, os danos ambientais deveriam indenizados de acordo com os valores determinados em ação judicial. Adicionalmente, como será demonstrado, os valores indenizatórios sequer podem ser limitados temporalmente.

#### **2.4. A incompatibilidade na prescrição da pretensão indenizatória**

Da mesma forma, as normas divergem no que diz respeito ao reconhecimento da prescrição do dever de reparação de danos ambientais, percebido por meio da concepção dos direitos

---

<sup>124</sup> Art. V, 9, da CLC/69: Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/decretolegislativo-74-30-setembro-1976-364186-convencao-internacional-pl.doc>>. Acesso em: 12.07.2023.

<sup>125</sup> ZOVICO, Tayane Grando Fraga. **O Sistema Jurídico Brasileiro de Prevenção e Compensação por Derramamento de Óleo Persistente por Embarcações e Sua Potencial Evolução: Análise Crítica dos Eventos Ocorridos na Costa do Brasil no Ano de 2019**. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, Ano X, No 58, Set-Out 2020, p. 85-90.

<sup>126</sup> BRASIL. TRF 3ª Região, Terceira Turma. Apelação Cível - 1080490 - 0000024-93.2001.4.03.6104. Apelante: Solt Span Incorporated. Apelados: Ministério Público do Estado de São Paulo e Ministério Público Federal., Rel. Juiz Convocado Rubens Calixto. São Paulo, 20 jan. 2011. Disponível em <<https://web.trf3.jus.br/acordaos/Acordao/buscardocumentogedpro/1033580&gt>>. Acesso em: 18/05/2023.

<sup>127</sup> No mesmo sentido: TRF-3, Terceira Turma, Ap - Apelação Cível - 0208504-57.1993.4.03.6104, Rel. Juiz Convocado Rubens Calixto, julgado em 02/07/2009, e-DJF3: 14/07/2009.

constitucionais no Brasil, as discrepâncias entre o texto das normas e a apreciação do tema pelo Poder Judiciário brasileiro. No Brasil, o Código Civil, no art. 189, dispõe que a pretensão nasce no momento de violação do direito e é extinta com a prescrição. No art. 206, §3º, inciso V, do mesmo diploma legal prevê que, na esfera privada de direitos individuais, o direito de ação para postular a reparação por danos decorrentes de responsabilidade civil prescreve em três anos<sup>128</sup>. Porém, as reclamações ligadas ao ajuizamento de ação civil pública estão ligadas a direitos coletivos e difusos, que podem ser também direitos fundamentais. Assim, tais direitos não possuem natureza de direitos disponíveis<sup>129</sup>.

Nesse ponto, cabe ressaltar que o dano em seu caráter ambiental difuso se difere dos prejuízos privados advindos do mesmo dano<sup>130</sup>. Ao levar em consideração a natureza jurídica difusa do bem tutelado, entende-se que o direito ao meio ambiente equilibrado é indisponível e fundamental. Com isso, o dever de reparação do dano ambiental é imprescritível<sup>131</sup>. Além disso, no sistema jurídico brasileiro, existe a possibilidade de reparação civil ambiental por meio da indenização, pois a recuperação específica e pontual do dano muitas vezes não é mais possível<sup>132</sup>. Da mesma forma, entende-se que o direito de ação coletiva, em se tratando de pretensão que visa a recuperação do ambiente degradado, é imprescritível, pois o dano em questão tem a característica de violação continuada<sup>133</sup>.

De maneira inversa, a CLC/69 tem expressa previsão quanto à existência de prescrição, nos termos do artigo VIII. Segundo a Convenção, os direitos à indenização que estão previstos na norma prescreverão em três anos após a data em que ocorrer o dano. Todavia, nenhuma ação poderá ser proposta a partir de seis anos da data do evento que ocasionou o dano. Caso o acidente consista em uma série de eventos, o prazo de seis anos deve ser contado a partir das primeiras ocorrências<sup>134</sup>.

---

<sup>128</sup> Lei 10.406 de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406compilada.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm)> Acesso em: 10/07/2023.

<sup>129</sup> GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo nos navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019, p. 153.

<sup>130</sup> KOKKE, Marcelo. **Responsabilidade civil e dano ambiental individual no desastre de Brumadinho**. Revista IBERC, Minas Gerais, v. 2, n. 1, p. 01-16, jan.-abr. 2019, p. 11.

<sup>131</sup> VILLAR, Pilar Carolina; OLIVEIRE, Rosana dos Santos; OLIVEIRA, Kleber Godoy de. **A jurisprudência do Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF-3) e a indenização por danos ambientais marinhos causados por óleo proveniente da navegação na zona costeira do Estado de São Paulo**. Revista Direito e Justiça: Reflexões Sociojurídicas, Santo Ângelo, v. 21, n. 39, p. 79-101, jan./abr. 2021. p. 85.

<sup>132</sup> VILLAR, Pilar Carolina; OLIVEIRE, Rosana dos Santos; OLIVEIRA, Kleber Godoy de. **A jurisprudência do Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF-3) e a indenização por danos ambientais marinhos causados por óleo proveniente da navegação na zona costeira do Estado de São Paulo**. Revista Direito e Justiça: Reflexões Sociojurídicas, Santo Ângelo, v. 21, n. 39, p. 79-101, jan./abr. 2021. p. 90.

<sup>133</sup> VALENTE NETO, José; CUNHA, Jânio Pereira da. **A repercussão geral no recurso extraordinário 654.833/AC e o risco da prescrição do dano ambiental**. Revista de Direito Ambiental e Socioambientalismo, e-ISSN: 2525-9628, Evento Virtual, v. 6, n. 1, p. 99-117, Jan/Jun. 2020, p. 112.

<sup>134</sup> Art. VIII, 9, da CLC/69: Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/decretolegislativo-74-30-setembro-1976-364186-convencao-internacional-pl.doc>>. Acesso em: 12.07.2023.

Para consolidar o entendimento jurisprudencial brasileiro, o Supremo Tribunal Federal (STF), em 2020, julgou o mérito dos recursos extraordinários afetados pelo instituto da repercussão geral (Tema 999/STF<sup>135</sup>), que tratou justamente do reconhecimento ou não dos efeitos da prescrição sobre o dano ambiental. No julgamento, foi suscitado que, embora a Constituição e as leis ordinárias não tratem especificamente do prazo prescricional para a reparação de danos civis ambientais, a tutela constitucional sobre alguns preceitos impõe o reconhecimento de pretensão imprescritíveis. Assim, sendo o direito à proteção ambiental considerado fundamental, nos termos constitucionais, todas as condutas do Estado devem ser guiadas no sentido de integral proteção legislativa interna e de cumprimento aos pactos e tratados internacionais protetivos desse direito humano fundamental, a fim de evitar prejuízo da coletividade em face de uma afetação de certo bem (recurso natural) a uma finalidade individual. Com isso, ao final, o STF definiu a seguinte tese para o Tema 999: é imprescritível a pretensão de reparação civil de dano ambiental. Logo, ficou consagrado no ordenamento jurídico nacional a incompatibilidade quanto ao tema entre a CLC/69 e a legislação interna.

## CONCLUSÃO

A Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, surge com o propósito de atender aos anseios da comunidade internacional, bem como para dar início às inovações nos sistemas de responsabilização internos e internacionais. Posteriormente, com a incidência de acidentes graves envolvendo derramamento de óleo, a Convenção se mostrou insuficiente para atender aos seus objetivos primordiais. Com isso, a CLC/69 foi complementada por Fundos de Indenização: o FIPOL/1971 (atualmente extinto); o Fundo de 1992; e o Fundo Suplementar em 2003. No mais, foi criada a CLC-92, Protocolo à Convenção, com mecanismos de responsabilização mais atuais. Apesar disso, o Brasil somente é contratante da CLC/69. Ao invés de eleger as novas normas internacionais como paradigmas, o Estado brasileiro criou um sistema de responsabilização interno, correspondente aos próprios anseios nacionais, característica que levou à desarmonia entre a legislação nacional e a CLC/69. Diante da pretensão de cada norma em atingir seus respectivos fins, sem buscar necessariamente se ajustar a outra, a interface entre o sistema de responsabilização brasileiro e o conteúdo do tratado demonstra: a compatibilidade ou complementariedade entre a legislação brasileira e a CLC/69 no que diz respeito

---

<sup>135</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. TEMA 999: RE 654833. Rel. Min. Alexandre De Moraes. Brasília, 20 abr. 2020. Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/jurisprudencia/repercussao/verandamento/processo.asp?Incidente=4130104&numeroprocesso=654833&classeprocesso=RE&numerotema=999>>. Acesso em: 09/07/2023.

aos principais fundamentos das normas; e a incompatibilidade no tocante principalmente aos aspectos que refletem na *práxis* da responsabilização.

De um lado, percebe-se a similitude entre as normas de forma pontual. Isso porque ambas ainda aderem à teoria da responsabilidade objetiva, bem como aos seus elementos (nexo de causalidade e dano), e aos princípios primordiais da proteção ao meio ambiente. Além disso, o legislador brasileiro também atuou à frente das disposições da Convenção, sem, de certa forma, anulá-la. É perceptível que, como as normas nacionais são posteriores à promulgação da CLC/69, poderiam abordar perspectivas mais atuais diante dos problemas enfrentados à época da sua elaboração. Essencialmente, foi o que pode ser notado na atribuição da responsabilidade solidária do poluidor: sem excluir a previsão da Convenção, a legislação nacional e os tribunais brasileiros expandiram a interpretação da aplicação da solidariedade para sanar novos problemas na atribuição da responsabilidade percebidos na realidade.

De outro lado, em diversos aspectos, a Convenção e as normas nacionais contrastam entre si. Enquanto a CLC/69 não permite que nenhuma ação de indenização seja proposta senão com base na Convenção, a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), bem como a Lei do Óleo, são os principais instrumentos que fundamentam as ações civis públicas propostas no judiciário brasileiro. A norma internacional também traz excludentes e limitações da responsabilidade civil num rol taxativo que é inconcebível pelas normas nacionais, visto, principalmente, a adoção da teoria do risco integral. Aliás, a canalização da responsabilidade na figura, exclusivamente, do proprietário trazida pela CLC/69 não é uma realidade nos julgados dos tribunais brasileiros, nem mesmo nas normas mais atualizadas, como a CLC/92. Logo, a CLC/69 se tornou obsoleta e inaplicável ao ordenamento jurídico em diversos sentidos. O maior problema da discrepância entre as disposições da CLC/69 e da legislação nacional surge com a dúvida de qual norma compreende melhor o dever de indenização diante das incompatibilidades de texto.

A Convenção foi devidamente celebrada pelo Presidente da República à época, na forma do artigo 84, VIII, da Constituição Federal. Após a aprovação da Convenção, na forma de Decreto Legislativo, pelo Congresso Nacional, o texto foi ratificado e definitivamente incorporado no direito interno como lei ordinária. A partir disso, o Poder Legislativo se compromete a não editar leis contrárias ao texto internacional, até mesmo em cumprimento à Convenção de Viena de 1969, que admite a prevalência de tratados internacionais em relação às leis nacionais. Todavia, claramente as normas nacionais não estão completamente em conformidade com a norma internacional. Além disso, as normas nacionais de caráter geral, como a PNMA, em tese, não deveriam revogar uma norma especial como a CLC/69, mesmo que seja posterior a ela.

Não obstante à essas considerações, o sistema judiciário brasileiro ainda confere preferência



à normas criadas pelo legislador nacional, especialmente à PNMA, apesar de ambas serem consideradas integrantes do ordenamento jurídico brasileiro. Isso em razão do maior rigor na responsabilização civil constatada na legislação nacional em face da CLC/69, que possui um sistema de responsabilização mais branco com o poluidor. Em teoria, mesmo com o rigor do ordenamento jurídico brasileiro, a Convenção ainda proporciona, em tese, uma garantia do pagamento de indenizações aos indivíduos que sofreram com os danos.

Além disso, o regime de responsabilização internacional ainda dispõe de mecanismos mais atualizados, como a CLC/92 e os Fundos de Indenização criados, como mencionado. Logo, seria coerente o Brasil (i) aplicar naintegralidade os termos exatos do tratado; (ii) denunciar o conteúdo do tratado; ou (iii) atualizar o tratado por meio dos seus protocolos, pois, com a atualização das questões relativas à responsabilização, seria observada a diminuição da desarmonia entre as normas do ordenamento interno, apesar de não sanar totalmente as incompatibilidades quanto ao conteúdo.

Por fim, neste trabalho, o cerne foi a aplicação da responsabilidade civil ambiental, quanto ao derramamento de óleo no mar, na realidade do judiciário brasileiro. Logo, não foram abordadas perspectivas que são presentes no texto da norma, mas não encontradas em discussão nos tribunais brasileiros. Por isso, ainda é importante refletir sobre a jurisdição de aplicação da legislação brasileira, específica para o derramamento de óleo em áreas sob a jurisdição nacional, e da CLC/69, voltada para atividades de transporte marítimo internacional. Do mesmo modo, é primordial se atentar à reação da sociedade internacional diante do descumprimento do Brasil à Convenção, com a análise de uma possível responsabilização do país pelo seu descumprimento, e examinar precisamente a postura mais adequada para ser tomada pelo governo brasileiro diante do conflito entre as normas.

## REFERÊNCIAS

ALBERGARIA, Bruno. **Direito ambiental e a responsabilidade civil das empresas**. Belo Horizonte: Fórum, 2005.

AREND, Andréia Propp. **Reparação civil por poluição marinha por óleo: uma urgência ratificatória pelo Brasil**. Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy. Vol. 2, nº 1, Janeiro a Junho-2022, p. 215-246.

BEDRAN, Karina Marcos; MAYER, Elizabeth. **A responsabilidade civil por danos ambientais no direito brasileiro e comparado: Teoria do Risco Criado versus Teoria do Risco Integral**. Veredas do Direito, Belo Horizonte, v.10 n.19 p.45-88 Janeiro/Junho de 2013.

BELCHIOR, Germana Parente Neiva; PRIMO, Diego de Alencar Salazar. **A responsabilidade civil por dano ambiental e o caso Samarco: desafios à luz do paradigma da sociedade de risco e da complexidade ambiental**. RJurFA7, Fortaleza, v. 13,n. 1, p. 10-30, jan./jun. 2016.

BRASIL. **Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos por Poluição por Óleo de 1969**. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1970-1979/decretolegislativo-74-30-setembro-1976-364186-convencaointernacional-pl.doc>> . Acesso em: 12.07.2023

BRASIL. **Decreto n 83.540 de 4 de junho de 1979**. Regulamenta a aplicação da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, e dá outras providências. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-83540-4-junho-1979-432843-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 10/07/2023.

BRASIL. **Lei nº 5.357 de 17 de novembro de 1967**. Estabelece penalidades para embarcações e terminais marítimos ou fluviais que lançarem detritos ou óleo em águas brasileiras, e dá outras providências. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1950-1969/L5357.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5357.htm)>. Acesso em: 10/07/2023.

BRASIL. **Lei 9.966 de 28 de abril de 2000**. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19966.htm#:~:text=LEI%20No%209.966%2C%20DE%2028%20DE%20ABRIL%20DE%202000.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20preven%C3%A7%C3%A3o%20o,nacional%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias.>](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19966.htm#:~:text=LEI%20No%209.966%2C%20DE%2028%20DE%20ABRIL%20DE%202000.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20preven%C3%A7%C3%A3o%20o,nacional%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias.>)> Acesso em: 10/07/2023.

BRASIL. **Lei nº 7.347 de 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 (VETADO) e dá outras providências. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/17347orig.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17347orig.htm)>. Acesso em: 10/07/2023.

BRASIL. **Lei nº 10.406 de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em:

<[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406compilada.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm)>. Acesso em:10/07/2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial 467.212/RJ. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em:

<[https://processo.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&num\\_registro=200201066716](https://processo.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&num_registro=200201066716)>, Acesso em: 18/05/2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial 1.602.106/PR. **Diário da Justiça Eletrônico**. Disponível em: <

[https://processo.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&num\\_registro=201601376794](https://processo.stj.jus.br/processo/pesquisa/?src=1.1.3&aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&num_registro=201601376794)>, Acesso em: 18/05/2023.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. TEMA 999: Recurso Extraordinário 654833. **Diário de Justiça Eletrônico**. Disponível em: <

<https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciarepercussao/verandamentoprocesso.asp?Incidente=4130104&numeroprocesso=654833&classeprocesso=RE&numerotema=999>> Acesso em: 09/07/2023.

BRASIL. TRF 1ª Região. Apelação Cível - 0001570-72.2004.4.01.3700. **Diário Eletrônico da Justiça Federal da 1ª Região**. Disponível em:

<<https://arquivo.trf1.jus.br/pesquisamenuarquivo.asp?P1=00015707220044013700>>. Acesso em: 09/07/2023.

BRASIL. TRF 2ª Região. Apelação Cível 0006331-50.2005.4.02.5102. **Diário Eletrônico da Justiça Federal da 2ª Região**. Disponível em:

<[https://www10.trf2.jus.br/consultas/?Movimento=cache&q=cache:iui9lsx6w7aj:trf2nas.trf.net/iteor/TXT/RJ0108710/1/190/496462.rtf+&site=v2\\_jurisprudencia&client=v2\\_index&proxystylesheet=v2\\_index&lr=lang\\_pt&ie=UTF-8&output=xml\\_no\\_dtd&access=p&oe=UTF-8](https://www10.trf2.jus.br/consultas/?Movimento=cache&q=cache:iui9lsx6w7aj:trf2nas.trf.net/iteor/TXT/RJ0108710/1/190/496462.rtf+&site=v2_jurisprudencia&client=v2_index&proxystylesheet=v2_index&lr=lang_pt&ie=UTF-8&output=xml_no_dtd&access=p&oe=UTF-8)>

Acesso em: 09/07/2023.

BRASIL. TRF 2ª Região. Apelação Cível 0015209-16.1981.4.02.5001. **Diário Eletrônico da Justiça Federal da 2ª Região**. Disponível em:

<[https://www10.trf2.jus.br/consultas/?Movimento=cache&q=cache:btllhp3k-ewj:trf2nas.trf.net/iteor/TXT/RJ0108510/1/37/184533.rtf+&site=v2\\_jurisprudencia&client=v2\\_index&proxystylesheet=v2\\_index&lr=lang\\_pt&ie=UTF-8&output=xml\\_no\\_dtd&access=p&oe=UTF-8](https://www10.trf2.jus.br/consultas/?Movimento=cache&q=cache:btllhp3k-ewj:trf2nas.trf.net/iteor/TXT/RJ0108510/1/37/184533.rtf+&site=v2_jurisprudencia&client=v2_index&proxystylesheet=v2_index&lr=lang_pt&ie=UTF-8&output=xml_no_dtd&access=p&oe=UTF-8)>. Acesso em 09/07/2023.

BRASIL. TRF 2ª Região. Apelação Cível 0006660-26.1995.4.02.5001. **Diário Eletrônico da Justiça Federal da 2ª Região**. Disponível em: <

[https://www10.trf2.jus.br/consultas/?Movimento=cache&q=cache:aza3bz97luwj:trf2nas.trf.net/iteor/TXT/RJ0108510/1/65/238577.rtf+&site=v2\\_jurisprudencia&client=v2\\_index&proxystylesheet=v2\\_index&lr=lang\\_pt&ie=UTF-8&output=xml\\_no\\_dtd&access=p&oe=UTF-8](https://www10.trf2.jus.br/consultas/?Movimento=cache&q=cache:aza3bz97luwj:trf2nas.trf.net/iteor/TXT/RJ0108510/1/65/238577.rtf+&site=v2_jurisprudencia&client=v2_index&proxystylesheet=v2_index&lr=lang_pt&ie=UTF-8&output=xml_no_dtd&access=p&oe=UTF-8)> Acesso em: 09/07/2023.

BRASIL. TRF 2ª Região. Apelação Cível 0003084-73.2005.4.02.5001. **Diário Eletrônico da Justiça Federal da 2ª Região**. Disponível em: <

[https://www10.trf2.jus.br/consultas/?Movimento=cache&q=cache:TNN2OmqrnhUJ:trf2nas.trf.net/iteor/TXT/RJ0108710/1/127/346381.rtf+&site=v2\\_jurisprudencia&client=v2\\_index&pr](https://www10.trf2.jus.br/consultas/?Movimento=cache&q=cache:TNN2OmqrnhUJ:trf2nas.trf.net/iteor/TXT/RJ0108710/1/127/346381.rtf+&site=v2_jurisprudencia&client=v2_index&pr)

[oxstylesheet=v2\\_index&lr=lang\\_pt&ie=UTF-8&output=xml\\_no\\_dtd&access=p&oe=UTF-8>](#)  
Acesso em: 09/07/2023.

BRASIL. TRF 3ª Região. Apelação Cível 0401857-02.1992.4.03.6103. **Diário Eletrônico da Justiça Federal da 3ª Região**. Disponível em: <  
<https://web.trf3.jus.br/acordaos/Acordao/BuscarDocumentoGedpro/434303>> Acesso em:  
09/07/2023.

BRASIL. TRF 3ª Região. Apelação Cível 0002315-75.2015.4.03.6104. **Diário Eletrônico da Justiça Federal da 3ª Região**. Disponível em: <  
<https://web.trf3.jus.br/acordaos/Acordao/BuscarDocumentoPje/193151233>> Acesso em:  
09/07/2023.

BRASIL. TRF 3ª Região. Apelação Cível 0000024-93.2001.4.03.6104. **Diário Eletrônico da Justiça Federal da 3ª Região**. Disponível em: <  
<https://web.trf3.jus.br/acordaos/Acordao/BuscarDocumentoGedpro/1033580>>. Acesso em:  
18/05/2023.

BRASIL. TRF 3ª Região. Agravo de Instrumento nº 0402265-22.1994.4.03.6103. **Diário Eletrônico da Justiça Federal da 3ª Região**. Disponível em: <  
<https://web.trf3.jus.br/acordaos/Acordao/PesquisarDocumento?processo=04022652219944036103>>. Acesso em: 18/05/2023.

CAMACHO, Wellington Nogueira. **Conflito de Normas Jurídicas: CLC/1969 e Lei no 9.966/2000**. Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário. Ano V – No 28 – Set-Out 2015.

CARONTI, Raphael de Abreu Senna. **Teoria do risco criado vs risco integral na responsabilidade civil ambiental sob o prisma do REsp 1.612.887/PR, julgado pelo STJ: não seria essa criação do STJ a imposição de um ônus excessivo e a supressão do direito de ampla defesa?** Revista IBERC, v. 3, n. 3, p. 125-138, set./dez. 2020.

CARVALHO, Délton Winter de. **Limites à responsabilidade solidária ambiental e à caracterização do poluidor indireto**. Veredas do Direito, Belo Horizonte, v. 17, n. 39, p. 63-97, set./dez. 2020, p. 70.

CERVI, Jacson Roberto. **Qualificação/Quantificação do dano ambiental indenizável**. Novos Estudos Jurídicos - v. 9 - n. 2 - p.341 - 367, maio/ago. 2004.

CHERMONT, Leane Barros Fiuza de Mello. **A responsabilidade civil por dano ao meio ambiente**. Belém: Paka-Tatu, 2003.

FELTRIM, Thaís Fernanda Viana Sena; SARRETA, Cátia Rejane Liczbinski. **A responsabilidade pela poluição do meio ambiente por derramamento de óleo ao mar e sua reparação**. Revista de Estudos Jurídicos e Sociais, 4. ed., n. 4, mai. 2015. Cascavel: NEJUS, 2015, p. 31.

FREITAS, Vladimir Passos de. **A constituição federal e a efetividade das normas ambientais**. 2. ed. rev. - São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2002, p. 172.

GERN/UnB - Grupo de Estudos em Direito, Recursos Naturais e Sustentabilidade, da Universidade de Brasília. **Litigância ambiental nacional e internacional como meio para a conservação e o uso sustentável dos recursos ambientais**. Projeto de Pesquisa Científica número 00193.00001489/2021-13. Edital 04/2021, FAP-DF. Brasília, 2022.

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, v. 12, n. 1, 2015, p. 200-215.

GONÇALVES, Raphael Magno Vianna. **Responsabilidade Civil Ambiental: derramamento de petróleo no mar: navios petroleiros e plataformas offshore**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

GUEDES, Emerson Almeida; FERREIRA, Clécia Lima. **A responsabilidade civil pelo dano ambiental e a teoria do risco integral**. Ciências Humanas e Sociais. Aracaju, v. 3, n.3, p. 13-28, Outubro 2016.

HOLDER, Julianne; CÂMARA, Camila Gomes. **Poluição marinha e responsabilidade civil nas atividades off-shore da indústria do petróleo**. Direito e-Nergia. [S. l.], v. 3, n. 1, 2014.

KOKKE, Marcelo. **Responsabilidade civil e dano ambiental individual no desastre de Brumadinho**. Revista IBERC, Minas Gerais, v. 2, n. 1, p. 01-16, jan.-abr. 2019.

LAWAND JUNIOR, Antonio; SILVA, Cecília Dutra de Almeida; OLIVEIRA, Luiz Philipe Ferreira de. **Derramamento de óleo no Nordeste brasileiro: responsabilização e desdobramentos**. Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy - MLAW International Law and Business Review, vol. 1, n. 1, jan./jun. 2021.

LUCARELLI, Fábio Dutra. **Responsabilidade Civil por Dano Ecológico**, Revista dos Tribunais, v. 700, 1994, RT, p. 15.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. 15ª. Ed. Malheiros Editores: São Paulo, 2007, p. 347.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**, v. 2, Ed. Manole, 2008, p.567.

OBREGÓN, Marcelo F. Quiroga. **Direito marítimo ambiental: dever fundamental de proteção do meio ambiente marinho no âmbito nacional e internacional**. Belo Horizonte: Fórum, 2020.

REIS, Clayton; LUPI, Andre Lipp Pinto Basto; ROCHA, Debora Cristina de Castro. **Considerações sobre a responsabilidade civil solidária por dano ambiental**. Revista DIREITO UFMS, Campo Grande, MS, v. 5, n. 1, p. 173-188, jan./jun. 2019.

RODRIGUES, Marcelo Abelha. **Direito ambiental esquematizado**. 5. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. (Coleção esquematizado / coordenador Pedro Lenza).

SILVA, Ana Carolina Carlucci da. **Responsabilidade civil internacional e compensação nos casos de poluição por derramamento de petróleo no transporte marítimo por navios.** Franca: [s.n.], 2017. 150 f. Dissertação (Mestrado em Direito). Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências Humanas e Sociais.

SILVA, José Afonso da. **Direito Ambiental Constitucional.** 6ª ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2007.

SOARES, Guido Fernando Silva. **Direito internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidade.** 2. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

STEIGLEDER, Annelise Monteiro. **Responsabilidade Civil Ambiental: as Dimensões do Dano Ambiental no Direito Brasileiro.** 2. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2011, p. 278.

SOUSA, Arianna Frota Fontenelle. **A (in)aplicabilidade da convenção sobre responsabilidade civil de 1969 (Civil Liability Convention – CLC-69) no ordenamento jurídico brasileiro.** 2022. 40 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em direito) - Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa, Brasília, 2022.

TEBAR, Wellington Boigues Corbalan. **Responsabilidade Civil Por Dano Ambiental.** Faculdades Integradas Antônio Eufrásio De Toledo De Presidente Prudente. Presidente Prudente/SP. ETIC - Encontro de Iniciação Científica. ISSN 21-76-8498.

VALENTE NETO, José; CUNHA, Jânio Pereira da. **A repercussão geral no recurso extraordinário 654.833/AC e o risco da prescrição do dano ambiental.** Revista de Direito Ambiental e Socioambientalismo, e-ISSN: 2525-9628, Evento Virtual, v. 6, n. 1, p. 99-117, Jan/Jun. 2020.

VIEIRA, Eriton; SILVA, Fábio Márcio Piló. **Responsabilidade civil por dano ambiental: discussões acerca das teorias do Risco Criado e do Risco Integral.** Fórum de Dir. Urbano e Ambiental – FDUA, Belo Horizonte, ano 13, n. 78, p. 30-37, nov/dez. 2014.

VILLAR, Pilar Carolina; OLIVEIRE, Rosana dos Santos; OLIVEIRA, Kleber Godoy de. **A jurisprudência do Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF-3) e a indenização por danos ambientais marinhos causados por óleo proveniente da navegação na zona costeira do Estado de São Paulo.** Revista Direito e Justiça: Reflexões Sociojurídicas, Santo Ângelo, v. 21, n. 39, p. 79-101, jan./abr. 2021.

ZOVICO, Tayane Grando Fraga. **O Sistema Jurídico Brasileiro de Prevenção e Compensação por Derramamento de Óleo Persistente por Embarcações e Sua Potencial Evolução: Análise Crítica dos Eventos Ocorridos na Costa do Brasil no Ano de 2019.** Revista Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário, Ano X, No 58, Set-Out 2020.

**ANEXOS**  
**ANEXO I**  
**PARÂMETROS DE PESQUISA**

**TRF1**

• **Parâmetros do site do Tribunal**

- Derramamento de petróleo
- Vazamento de petróleo
- petróleo e mar
- Vazamento de petróleo e mar
- convenção internacional sobre responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo
- responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo
- Lei 6.938/81. PETRÓLEO.
- Lei 6.938/81 e petróleo
- Lei 6.938/81 e petróleo e responsabilidade civil
- Lei 6.938/81 e mar
- Lei 9.605/98 e petróleo
- Lei 9.605/98 e mar (resultados sobre responsabilidade penal)
- Lei 9.966/00 e mar
- Lei 9.966/00 e petróleo
- Decreto 79.437/77
- Decreto 79.437/77 e mar
- Decreto 79.437/77 e petróleo
- Responsabilidade civil e petróleo e mar

**TRF2**

• **Parâmetros do site do Tribunal**

- Derramamento de petróleo
- Vazamento de petróleo
- “petróleo” “mar”
- Vazamento de petróleo e mar
- convenção internacional sobre responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo

- responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo
- Lei 6.938/81. PETRÓLEO.
- Lei 9.966/00 e mar
- Decreto 79.437/77 e mar
- Decreto 79.437/77 e petróleo

### **TRF3**

- **Parâmetros do site do Tribunal**
- Derramamento de petróleo
- Vazamento de petróleo
- petróleo e mar
- Vazamento de petróleo e mar
- convenção internacional sobre responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo
- responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo

### **TRF4**

- **Parâmetros do site do Tribunal**
- Derramamento de petróleo
- Vazamento de petróleo
- petróleo e mar
- convenção internacional sobre responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo
- responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo
- Lei 6.938/81. PETRÓLEO.
- Lei 6.938/81 e petróleo
- Lei 6.938/81e petróleo e responsabilidade civil
- Lei 6.938/81 e mar
- Lei 9.605/98 e petróleo
- Lei 9.605/98 e mar
- Lei 9.966/00 e mar
- Lei 9.966/00 e petróleo
- Decreto 79.437/77
- Decreto 79.437/77 e mar



- Decreto 79.437/77 e petróleo
- Responsabilidade civil e petróleo e mar

## **TRF5**

- **Parâmetros do site do Tribunal**

- Derramamento de petróleo
- Vazamento de petróleo
- petróleo e mar
- convenção internacional sobre responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo
- responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo
- Lei 6.938/81. PETRÓLEO.
- Lei 6.938/81 e petróleo
- Lei 6.938/81 e petróleo e responsabilidade civil
- Lei 6.938/81 e mar
- Lei 9.605/98 e petróleo
- Lei 9.605/98 e mar
- Lei 9.966/00 e mar
- Lei 9.966/00 e petróleo
- Decreto 79.437/77
- Decreto 79.437/77 e mar
- Decreto 79.437/77 e petróleo
- Responsabilidade civil e petróleo e mar

## **STJ**

- **Parâmetros do site do Tribunal**

- Derramamento de petróleo
- Vazamento de petróleo
- petróleo e mar
- Vazamento de petróleo e mar
- convenção internacional sobre responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo

- responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo
- Lei 6.938/81. PETRÓLEO.
- Lei 6.938/81 e petróleo
- Lei 6.938/81 e petróleo e responsabilidade civil
- Lei 6.938/81 e mar
- Lei 9.605/98 e petróleo
- Lei 9.605/98 e mar
- Lei 9.966/00 e mar
- Lei 9.966/00 e petróleo
- Decreto 79.437/77
- Decreto 79.437/77 e mar
- Decreto 79.437/77 e petróleo
- Responsabilidade civil e petróleo e mar

## **STF**

- **Parâmetros do site do Tribunal**

- Derramamento de petróleo
- Vazamento de petróleo
- petróleo e mar
- Vazamento de petróleo e mar
- convenção internacional sobre responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo
- responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo
- Lei 6.938/81. PETRÓLEO.
- Lei 6.938/81 e petróleo
- Lei 6.938/81 e petróleo e responsabilidade civil
- Lei 6.938/81 e mar
- Lei 9.605/98 e petróleo
- Lei 9.605/98 e mar
- Lei 9.966/00 e mar
- Lei 9.966/00 e petróleo
- Decreto 79.437/77
- Decreto 79.437/77 e mar

- Decreto 79.437/77 e petróleo
- Responsabilidade civil e petróleo e mar

**ANEXO II**

**LISTA DE CASOS**

Nº DO PROCESSO	TRIBUNAL	POLO ATIVO	POLO PASSIVO	PROBLEMA JURÍDICO
0001570-72.2004.4.01.3700	TRF1	Petrobras (Apelante)	MPF (Apelado)	A apelação foi interposta pela Petrobras em face da sentença que a condenou ao pagamento de indenização por danos causados ao meio ambiente, em razão da não observância de procedimentos de segurança por ocasião do abastecimento do navio Spear, em 31/05/2000, o que teria causado vazamento de óleo diesel no mar, em uma extensão de aproximadamente 50km <sup>2</sup> . No julgamento, a incidência ou não de responsabilidade foi averiguada pela Turma, confirmou o dever de reparação aos danos causados àqueles que pratiquem condutas lesivas ao meio ambiente e entendeu ser objetiva a responsabilidade do poluidor, o qual deverá reparar ou indenizar o dano causado ao meio ambiente independentemente da comprovação de dolo ou de culpa em sua conduta. Por fim, foi comprovada a responsabilidade civil da Petrobras por realizar abastecimento de navio através de válvula desprovida de equipamentos de segurança, ocasionando vazamento de óleo e seu derramamento na zona costeira.
0014894-29.2008.4.01.3300	TRF1	Agência Marítima Granel Ltda (Apelante)	União (Apelado)	Apelação em que se discute o ato de infração lavrado pela Capitania dos Portos do Estado da Bahia em desfavor do navio "N/T NCC JUBAIL" por "descarga de óleo lubrificante no mar, no Porto de Aratú. A sentença considerou o Tema 707/STJ, segundo a qual "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". Com isso, manteve a sentença de primeiro grau que imputou à empresa a conduta descrita no art. 17, caput, da Lei n. 9.966/00 c/c art. 36 do Dec. n. 4.136/02, impondo multa de R\$1.350.000,00.

Nº DO PROCESSO	TRIBUNAL	POLO ATIVO	POLO PASSIVO	PROBLEMA JURÍDICO
0000864-72.2010.4.02.5116	TRF2	TRANSOCEAN BRASIL LTDA (Apelante)	União Federal (Apelado)	Apelação interposta pela Tansocean Brasil em face da sentença que aplicou multa pelo vazamento de 32 mil litros de fluido sintético de perfuração BR-MUL.PTC, após celebração de contrato com a Petrobras sobre o uso da Plataforma SEDCO710. A Apelante aduz a ausência de prova da ocorrência do alegado dano ambiental e a inobservância dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade. No mérito, foram discutidas a aplicação da Lei nº 6.938/81, a incidência da responsabilidade civil objetiva e a tipificação pelo princípio da precaução. Sendo assim, restaram comprovados o dano, o nexo de causalidade e a materialidade da conduta ilícita.
0002879-06.2003.4.02.5101	TRF2	Petrobras (Apelante)	ANP (Apelado)	Apelação interposta pela Petrobras em face da sentença que aplicou multa por dano ambiental, que decorreu do vazamento de 2m <sup>3</sup> de petróleo no quadro de bóias de carregamento de navios do Terminal Atalaia, razão pela qual inobservou os requisitos operacionais de proteção ambiental e segurança na transferência de combustível. Foram discutidas a suposta violação ao princípio <i>non bis in idem</i> e a observância aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade. A análise do <i>quantum</i> da multa foi realizada com base no art. 4º, da Lei 9.847/99 e o Decreto nº 2.953/99.
0001540-62.2010.4.02.5102	TRF2	COMTROL COM/ E TRANSPORTE DE OLEOS LTDA (Apelante)	União Federal/Fazenda Nacional (Apelado)	Apelação que objetiva a nulidade da multa aplicada em razão de vazamento de cerca de 75% dos 10.000 litros de resíduo oleoso, tipo slopper, armazenado na embarcação fretada pela Apelante. A Apelante alegou que (i) que a descarga de óleo se enquadra como média e o impacto é moderado; (ii) que não há qualquer comprovação da dimensão dos danos ambientais causados pelo derramamento do óleo; (iii) dois dias após o incidente, a área afetada já estava completamente limpa e não houve espalhamento do óleo na Baía de Guanabara; (iv) que não é reincidente, não cometeu qualquer ilícito e tomou todas as medidas necessárias para a contenção do vazamento; entre outros. Ainda, nos autos, ainda foi analisada a competência da Capitania dos Portos para emitir o auto de infração. Além disso, contactou-se que o derramamento de óleo infringiu a Lei nº 9.966/00 e o Decreto nº 4.136/02, bem como foi comprovada a responsabilidade civil da Apelante, nos termos do artigo 225, caput e § 3º da CF e da Lei nº 6.938/91. Por fim, a multa foi considerada razoável e proporcional, nos termos da Lei nº 9.966/00.
0003084-73.2005.4.02.5001	TRF2	Transregional Agência de Navegação LTDA; SEA STAR CONSULTORIA TÉCNICA E REPRESENTAÇÕES; e CODESA Companhia Docas do ES (Apelantes)	Ministério Público Federal (Apelado)	Apelação em face da sentença que condenou as Apelantes ao pagamento de indenização por danos ambientais, tendo em vista a responsabilidade no derramamento de aproximadamente mil litros de óleo na Baía de Vitória. Na Apelação, a Transregional e a SEASTAR suscitaram que não são legitimadas passivas, por não serem proprietárias do navio, somente agente marítimo e correspondente brasileira da seguradora da companhia proprietária, respectivamente. A CODESA alegou sua ilegitimidade passiva, pois não era proprietária do navio à época; não existe nexo de causalidade entre o dano e sua conduta, pois não era responsável pela operacionalização do navio; e a inexistência de responsabilidade solidária, por ser responsável apenas pelas operações portuárias. No acórdão, foi reconhecida a ilegitimidade passiva da SEASTAR, enquanto as apelações das outras empresas foram negadas, conforme a responsabilização prevista na Lei nº 9.966/00 e no Decreto nº 83.540/79.
0028876-70.2000.4.02.0000	TRF2	União Federal (Apelante)	Wilsea Shipping INC e outro (Apelado)	Apelação que reformou a sentença de primeiro grau, reconhecendo a responsabilidade da Wilsea Shipping pelo derramamento de líquido poluente no mar e aplicando multa reparatória, com base, principalmente, na Lei nº 9.966/2000.
0056084-29.2000.4.02.0000	TRF2	União Federal (Apelante)	Wilsea Shipping INC e Ramchandran Shara Menon (Apelados)	Apelação que reformou a sentença de primeiro grau, reconhecendo a responsabilidade da Wilsea Shipping e da Ramchandran pelo derramamento de líquido poluente no mar e aplicando multa reparatória, com base, principalmente, na Lei nº 9.966/2000.

0000592-74.2002.4.02.5111	TRF2	Williams Serviços Marítimos Ltda e BrazShipping Marítima Ltda (Apelantes)	Ministério Público Federal (Apelado)	Apelação em que foi discutida a responsabilidade por dano ambiental da Williams Serviços Marítimos e da Brazshipping, agentes marítimos, por derramamento de óleo durante a operação de deslastro. A sentença apelada foi mantida, a fim de reconhecer a responsabilidade solidária civil das Apelantes, bem como manter a indenização por reparação civil, ambos com base na Lei nº 6.938/81.
0001089-89.2000.4.02.5101	TRF2	IBAMA e Petrobras (Apelantes)	Os mesmos	Apelação em que foi discutida a anulação da multa imposta por auto de infração por derramamento de óleo no mar pela Petrobras. Com base na Lei Federal nº 6.938/81, foi reconhecida a competência do IBAMA para lavrar o auto de infração, bem como foi reconhecida a inaplicabilidade do art. 41 do Decreto nº 99.274/90 ao caso.
0006660-26.1995.4.02.5001	TRF2	Petrobras (Apelante)	Ministério Público Federal (Apelado)	Apelação em que foi discutida a responsabilidade civil da Petrobras por dano ambiental causado por vazamento de óleo no mar. Todas as preliminares suscitadas pela Petrobras foram rejeitadas e, no mérito, a Petrobras foi considerada poluidora por conta das características dispostas no art. 3º, inciso IV, da Lei nº 6.938/81. Além disso, levando em consideração o art. 225 e §3º, da CF e a Lei nº 6.938/81, foi configurada a responsabilidade civil objetiva da Petrobras. Por fim, a correção monetária seguiu a Súmula nº 43 do STJ.
0004908-97.2001.4.02.5101	TRF2	IBAMA (Apelante)	TRANSPETRO - Petrobras Transporte SA (Apelado)	Apelação em que foi discutida a anulação da multa imposta por auto de infração por derramamento de óleo no mar pela Petrobras. Com base na Lei Federal nº 6.938/81, foi reconhecida a competência do IBAMA para lavrar o auto de infração, bem como foi demonstrada a diferença entre responsabilidades civil, administrativa e penal.
0004865-64.2006.4.02.0000	TRF2	Petrobras (Agravante)	Ministério Público Federal (Agravado)	Agravo de instrumento interposto pela Petrobras a fim de reconhecer a sua ausência de responsabilidade civil por derramamento de óleo no mar, inclusive com base na ausência de previsão de responsabilização da contratante de transporte na Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por óleo de 1969. No acórdão, foi decidido que a MOSOCEAN, proprietária do navio, não poderia ser litisconsorte passiva/litisdenciada, já que a REPRESENTAÇÕES PROINDE (RIO) LTDA representa, no Brasil, a no que tange à cobertura de qualquer multa ou penalidade determinada pelas autoridades brasileiras contra o navio ou seus armadores em decorrência de poluição marítima, conforme o 9º, do Decreto nº 83.540/79, que regulamenta a aplicação, no Brasil, da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969. Por fim, entendeu-se que a aplicabilidade do art. 2º, do Decreto nº 83.540/79, que aponta a responsabilidade civil do proprietário de navio de transporte de óleo a granel como carga pelos danos ambientais causados, não afasta ou exclui, por evidente, a aplicabilidade do art. 14, § 1º, da Lei nº 6.938/81, que indica o poluidor como o responsável, independentemente da existência de culpa, pela indenização ou reparação dos danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. Nessa perspectiva, dada a responsabilidade objetiva (ou pelo risco integral) e solidária instituída na Lei nº 6.938, de 31.08.1981, há, sim, a princípio, positiva pertinência subjetiva da PETROBRAS para integrar o pólo passivo da lide.
0015209-16.1981.4.02.5001	TRF2	PLUTO S.P.A. DI NAVIGAZIONE e União (Apelantes)	Os mesmos (Apelados)	Apelação em que foi reconhecida a nulidade do auto de infração que responsabilizou a empresa estrangeira pelo responsabilidade pelo vazamento de óleo detectado no Porto de Tubarão. Entendeu que não havia nos autos do processo administrativo qualquer elemento que comprovasse, efetivamente, que o óleo mesmo foi derramado pelo navio Brasília, pois ele se encontrava apenas próximo do navio. Foi constatado, ainda, que nenhum vigilante ou testemunha efetivamente declarou ter visto o navio derramar óleo, nem viu o costado do navio sujo de óleo, sendo que a mancha de óleo poderia ter se originado a partir de outro navio, até mesmo de um navio da Petrobras em que foi constatado um vazamento dias anteriores.
0015133-36.2013.4.02.0000	TRF2	Petrobras (Agravante)	Ministério Público Federal e Ministério Público do Estado do Espírito Santo (Agravado)	Agravo de instrumento interposto pela Petrobras e sua subsidiária integral Transpetro em face da decisão em ação civil pública ambiental que, antecipadamente, lhes determinou apresentar o PRAD - Plano de Recuperação de Área Degradada e o Plano de Desmobilização do Terminal de Regência, de modo às atividades de armazenamento e transporte de óleo em área de preservação permanente que provocaram relevante agressão ao ecossistema. Nos autos, entendeu-se que a Transpetro tem legitimidade passiva para integrar a lide de origem, pois arrendou o terminal para exploração de atividade e, por isso, também é responsável pela conservação ambiental da área explorada. Além disso, a Transpetro possui responsabilidade civil de natureza objetiva, segundo os princípios da solidariedade e do poluidor pagador e a Lei nº 6.938/1991.
0006331-50.2005.4.02.5102		Empresa Brasileira De Reparos Navais S/A – Renave; Wp Assessoria Nautica Naval Ltda; Sulnorte Serviços Marítimos Ltda; Saveiros Camuyrano Serviços Marítimos Ltda; Orizon Marítima Ltda; e Smt Ship Management & Transport Limited (Apelantes)	Ministério Público Federal e União Federal (Apelados)	Apelação interposta pela empresas em face da sentença na ação civil pública que as condenou ao pagamento de indenização pelos danos causados ao meio ambiente por vazamento de óleo do navio SAGA MASCOT na Baía da Guanabara. No acórdão, foi reconhecido que responsabilidade civil é independente da criminal; a responsabilidade civil por danos ambientais é solidária e objetiva, prescindindo da prova de dolo ou culpa do agente (Lei nº 6.938/81); adoção da Teoria do Risco Integral no sistema jurídico para os casos de dano ao meio ambiente; a existência unicamente do nexa causal para configurar a responsabilidade das empresas, com a exceção da agente marítima Orizon.

0002152-08.2007.4.02.5101	TRF2	Petrobras (Apelante)	IBAMA (Apelado)	Reexame necessário e de apelação em que foi reconhecida a existência de responsabilidade objetiva da Petrobras por derramamento de óleo, pautada no princípio da precaução e na Lei nº 9.966/2000.
0004310-13.2007.4.02.0000	TRF2	Petrobras (Agravante)	Município de Vila Velha - ES (Agravado)	Agravo de instrumento em que foi reconhecida a competência da justiça federal para o julgamento de processo que objetiva o ressarcimento dos danos causados por vazamento de óleo de navio, com base na Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição de Óleo.
0007983-62.2017.4.02.0000	TRF2	Petrobras (Agravante)	Ministério Público Federal e União Federal (Agravados)	Agravo de instrumento interposto em face da decisão que rejeitou a alegação da Petrobras de ser parte ilegítima para figurar no polo passivo, excluiu do feito a empresa seguradora Pier North of England P&I Clubs and NewCastle P&I Clubs in Association e indeferiu requerimento de denunciação à lide da empresa Ocean Lines Assessoria de Comércio Exterior Ltda. A Petrobras argumentou que o armador do navio é o responsável por todos os eventos que o envolvem, segundo a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição de Óleo. Desse modo, entende o que é de exclusiva responsabilidade do proprietário do navio e seu segurador a indenização referente a qualquer eventual dano, provocado por poluição de óleo em mar territorial, por força de Convenção Internacional. Contudo, o acórdão entendeu que, em questões ambientais, prevalece a regra da responsabilidade objetiva dos causadores de danos ambientais, na dicção dos §§ 2º e 3º do artigo 225 da Constituição Federal, e do § 1º do artigo 14 da Lei nº 6.938/81 e negou provimento ao agravo.
0027037-57.2005.4.02.5101	TRF2	Sociedad Naviera Ultragas Ltda e União Federal (Apelantes)	Os mesmos (Apelados)	Apelação interposta por Sociedad Naciera contra a sentença que julgou procedente em parte o pedido da ação de origem para rever o valor principal da multa administrativa aplicada em virtude de vazamento de substância de navio de nacionalidade chilena e de propriedade da Autora, por força de explosão na embarcação. Por outro lado, a União interpôs apelação a fim de que fosse reconhecida a razoabilidade da multa originalmente aplicada. O acórdão reconheceu o direito da Apelante à redução da multa, estabelecida em 90%, visto que tomou ações de recuperação do meio ambiente, como reconhecido pela prova pericial e pela própria sentença. Além disso, entendeu existir o direito à formalização do Termo de Compromisso, considerando todas as ações mitigadoras e recuperadoras praticadas em favor do meio ambiente, determinando-se a redução de 90% prevista no art. 79-A, caput, e parágrafos, especialmente § 1º, da Lei 9.605/98 e no art. 60 do Decreto 3.179/99. Com isso, negou provimento aos recursos.
0026432-58.1998.4.02.5101	TRF2	MPF e MPRJ (Apelantes)	Navegação São Miguel Ltda	Apelação interposta pelo MPF e pelo MPRJ em que foi discutido (i) o dever da empresa de indenizar os danos ambientais causados em decorrência do lançamento de óleo combustível na Baía de Guanabara, pois ainda que não atuais e aparentes, os danos são existentes; (ii) a possibilidade de cumulação de multa administrativa e indenização pela reparação dos danos; e (iii) a diferença entre multa administrativa e pagamento de indenização para ressarcimento de danos ambientais causados ao meio ambiente. Foi reconhecida incidência de responsabilidade objetiva em casos de danos ambientais, mas, no acórdão da apelação, entendeu-se que não ficou comprovado o nexo causal entre o vazamento de óleo e qualquer dano ambiental marítimo.
0006481-64.2012.4.02.0000	TRF2	Transshipping Agenciamento Marítimo Ltda (Agravante)	IBAMA (Agravado)	Agravo de instrumento (em face de objeção de pré-executividade da Agravante) em que foi discutido (i) primeiro sobre a ilegitimidade do agente marítimo em sofrer a autuação por poluição por óleo através e diretamente do navio por ele agenciado, decorrente de vício da embarcação, ou seja, de ato exclusivo do armador e para o qual não contribuiu, nem está afeta a sua atividade de agenciamento; (ii) segundo, quanto a ilegitimidade do IBAMA para a lavratura do auto de infração já que o Estado do Rio de Janeiro e a Capitania dos Portos procederam as respectivas autuações pela infração. Concluiu-se que a responsabilidade da empresa executada pela multa decorrente de infração ambiental praticada pelo navio se origina do fato desta empresa ser agenciadora do referido navio no Brasil, representando aqui a empresa CIA EGYPTIAN NATIONAL COMPANY, proprietária da embarcação, conforme a Lei 9.966/2000. Dada a responsabilidade objetiva (ou pelo risco integral) e solidária instituída na Lei n.º 6.938/1981, há, sim, em princípio, positiva pertinência subjetiva para a legitimidade passiva da Agravante, além de ser reconhecida a competência do IBAMA para autuar a infração do navio, conforme a Lei 9.966/2000.
0008267-74.2009.4.02.5101	TRF2	Pride do Brasil Serviços de Petróleo Ltda e União Federal (Apelantes)	Os mesmos (Apelados)	Apelação em que foi reconhecida a legalidade da multa aplicada à Pride do Brasil pela Capitania dos Portos por estar de acordo com a Lei 9.966/2000, que determina a aplicação de multa por dano ambiental decorrente de vazamento de atividades petrolíferas. Além disso, não foi comprovada qualquer situação de caso fortuito ou de força maior que representassem uma excludente de sua culpabilidade.
0000541-63.2002.4.02.5111	TRF2	IBAMA (Apelante)	MPF, Petróleo Brasileiro S/A; Representações Proinde Rio Ltda (Apelados)	Agravo em que foi reconhecida a inexistência de ilegitimidade por meio do art. 14, § 1º, da Lei n.º 6.938/81 - que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente - que estabelece que "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". Além disso, a recorrente foi reconhecida pela Petrobras como pessoa jurídica responsável garantidora da reparação de danos porventura causados.
0001089-89.2000.4.02.5101	TRF2	IBAMA (Apelante)	Petrobras (Apelada)	Apelação interposta pelo IBAMA em que é reconhecida a sua competência para lavrar auto de infração por vazamento de óleo na Baía de Guanabara. Ainda, entendeu que os autos de infração responsabilizando a Petrobras decorreram de duas hipóteses de incidência distintas.

NÚMERO DO PROCESSO	TRIBUNAL	POLO ATIVO	POLO PASSIVO	PROBLEMA JURÍDICO
--------------------	----------	------------	--------------	-------------------

0001042-02.2014.4.03.6135	TRF3	MPF; MPSP (Apelantes)	Petrobras; BR Distribuidora; Cooperativa de Transportes Rodoviários do ABC (Apelados)	Apelação/reexame necessário interposta em face da sentença que extinguiu o feito e julgou improcedente os pedidos em face da petrobras, da Br Distribuidora e da Cooperativa de Transportes Rodoviários do ABC por vazamento de óleo marítimo na praia de Maresias. O acórdão entendeu pela ilegitimidade passiva da Petrobras, conforme a origem, mas, quanto ao dano ambiental, o acórdão levou em consideração a Lei nº 6.938/81, os conceitos de poluição e agente poluidor, a responsabilidade objetiva pelo dano, a teoria do risco integral, condenando a BR Distribuidora e a Cooperativa pelo dano.
0004260-34.2014.4.03.6104	TRF3	MPF; União (Apelantes)	Ibera Transportes e Serviços Marítimos Ltda. (Apelado)	Apelação em face da sentença que, em ação civil pública, julgou improcedente os pedidos de indenização e obrigação de fazer de recuperação por danos ambientais ocasionados por derramamento de óleo diesel em Estuário de Santos pela Ibera, durante transferência de combustível do navio para o caminhão. O acórdão considerou que o TAC firmado entre a empresa e o Estado não prejudica a ação civil pública e arbitrou a condenação em duzentos mil reais, com correção, por danos morais.
0003140-58.2011.4.03.6104	TRF3	Tecondi Terminal para Contêineres da Margem Direita S.A.; MPF (Apelantes)	Tecondi Terminal para Contêineres da Margem Direita S.A.; MPF (Apelados)	Apelação em face da sentença da ação civil pública que condenou a empresa por danos ambientais devido ao derramamento de dimetilaminopropilamina no porto de Santos, durante operação de descarregamento sob responsabilidade da TECONDI. O acórdão considerou o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, a responsabilidade objetiva (atividade + nexos causal = dano) da empresa, a responsabilização solidária de todos os envolvidos no dano e a impossibilidade de incidir danos morais coletivos no caso para, no fim, manter a sentença condenatória.
0004742-21.2010.4.03.6104	TRF3	Maranyl Transportes COM/E Serviços De Limpeza Marítima Ltda.; MPF (Apelantes)	Maranyl Transportes COM/E Serviços De Limpeza Marítima Ltda.; MPF (Apelados)	Poluição em estuário.
0009548-94.2013.4.03.6104	TRF3	MPF; União; MPSP (Apelantes)	Rodrimar S/A Transportes Equipamentos Industriais e Armazéns Gerais (Apelado)	Apelação em que foi suscitado que a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo trata de poluição decorrente de qualquer tipo de "fugas ou descargas de óleo proveniente de navios", "quer transportado a bordo de um navio como carga ou nos tanques de um navio, quer nos tanques de combustível desse navio", portanto inaplicável ao caso, que cuida de vazamento de óleo nas instalações portuárias do terminal de cargas da empresa ré, durante a transferência de combustível para abastecimento dos respectivos geradores, "não havendo navio ou embarcações envolvidas no derramamento". De qualquer forma, a empresa foi condenada à reparação civil do dano ambiental. por conta da responsabilidade objetiva no dano causado.
0006757-75.2001.4.03.6104	TRF3	MPF e MPSP (Apelantes)	Kristian Gerhard Jebsen Skipsredri A/S; Transchem Agencia Maritima Ltda; Navegacao São Miguel Ltda (Apelados)	Reexame necessário na ação civil pública ajuizada para responsabilizar as empresas réis por dano ambiental decorrente de vazamento de mil litros de óleo combustível no estuário de Santos, em navio de propriedade da empresa Kristian Gerhard, pela barcaça ALBAMAR, pertencente à empresa Navegação São Miguel. Nos termos da Lei 6.938/81, o acórdão entendeu que a responsabilidade do causador do dano ambiental independe da existência de culpa ou dolo, bastando apenas o dano e o nexos causal. Contudo, entendeu não existir a certeza da participação da agência marítima (Transchem) quanto ao dano e a representação de pessoa estrangeira, inaplicando a responsabilidade solidária. Além disso, entendeu ser inviável a reparação in natura do ambiente contaminado, cabendo valorar o quantum da indenização em pecunia. Por fim, as penalidades administrativas previstas na Lei 6.938/81 somente serão aplicadas quando ausente o cumprimento de medidas necessárias à preservação ou correção dos danos.
0006782-42.2011.4.03.6103	TRF3	Petrobras (Apelante)	MPF (Apelado)	Apelação em que foi discutida a responsabilidade da Petrobras que a condenou a reparar o dano ambiental decorrente de vazamento de petróleo no mar de São Sebastião/SP, durante o procedimento de bombeamento do navio atracado no terminal. No acórdão, entendeu-se pela responsabilização da Petrobras devido à responsabilidade objetiva por dano ambiental, nos termos da Lei n. 6.938/81, sendo obrigatória a reparação do agente causador do dano ambiental de reparar ou indenizar pelos prejuízos sucedidos, independentemente de culpa, bastando para tanto a comprovação de ação ou omissão do poluidor, a ocorrência do dano e o nexos causal entre ambos. Além disso, argumentou-se pela aplicação da Teoria do Risco Integral e a condenação por danos morais coletivos, por conta da extensa área marítima prejudicada.
0008838-65.1999.4.03.6104	TRF3	Navegação São Miguel Ltda (Apelante)	MPF; MPSP (Apelado)	Apelação em face de Ação civil pública proposta para apuração de responsabilidade por dano ao meio ambiente, decorrente do vazamento de óleo tipo "Bunker" MF-380, mistura de óleo diesel e óleo combustível, nas águas do estuário de Santos, durante as operações de bombeamento do óleo para a barcaça de propriedade da ré, onde decorreu o vazamento de 10 litros nas águas marítimas. Com base na Lei 6.938/81, foi constatada a ocorrência do dano e configurado o nexos de causalidade, de rigor reconhecer a responsabilidade civil da apelante pelo prejuízo ambiental causado, impondo-se o consequente dever de indenizar.

0401857-02.1992.4.03.6103	TRF3	Itapemar Hotelaria e Turismo Ltda (Apelante)	Petrobras; Katina Shipping CO LTD (Apelados) e Mayfair CO Monrovia Liberia (Sucedido)	Apelação em que foi reconhecido o nexo de causalidade entre o vazamento de óleo e o dano ambiental e, com isso, a responsabilidade do poluidor de indenizar, independentemente da culpa, e reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros. Além disso, mencionou que a responsabilidade Civil do proprietário do navio [e regulada pela Convenção internacional sobre responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo (decreto 79.437). Em seguida, entendeu que a Petrobras é responsável objetivamente sobre o dano por conta do seu monopólio comercial e por ser responsável pelo TEBER. Por isso, na medida em que a Convenção responsabilize o proprietário do navio, não exclui, em tese, a responsabilidade da Petrobras.
0201612-64.1995.4.03.6104	TRF3	União; MPF; Juarez José Bulhões da Silva (Apelantes)	Reefer Express Line PTY LTD (Apelado); Wilson Sons SA COM IND e Agencia de Navegacao (Representante)	Apelação que tratou do vazamento de óleo combustível usado no navio de bandeira panamenha. Entendeu que A Carta Magna consagrou o regime da responsabilidade civil objetiva das pessoas físicas ou jurídicas pela prática de conduta ou atividade lesiva ao meio ambiente, sem prejuízo das respectivas sanções penais e administrativas (art. 225, § 3º, da Constituição e art. 14, § 1º, da Lei n.º 6.938/81).
0200639-41.1997.4.03.6104	TRF3	Di Gregorio Navegação Ltda. (Apelante); MPF (Apelante); DG Agenciamentos Marítimos Ltda (Representante)	Os mesmos (Apelados)	Apelação em face da sentença que condenou a Apelante por dano ambiental devido ao despejo de 40 litros de óleo no mar, durante uma operação de abastecimento. Entendeu-se que não afasta a responsabilidade do poluidor, nem descaracteriza o dano ocorrido, o fato de se tratar o local atingido de área já degradada e, com base na Lei 6.938/81, a responsabilidade objetiva da empresa. Contudo, o acórdão diminuiu o valor da indenização estipulada pelo perito do juízo de primeiro grau.
0204317-74.1991.4.03.6104	TRF3	MPF; Agência de Vapores Grieg S/A; Armador Cia de Navegação Norsul (Apelantes)	Os mesmos (Apelados)	Apelação que confirmou a sentença dada na ação civil pública acerca da legitimidade "ad causam" da empresa Agência de Vapores Grieg ao tomar para si o encargo de representar o nacio de propriedade da Norsul, que provocou danos ao meio ambiente com o vazamento de petróleo no mar. Além disso, reconhecida a incidência do princípio do poluidor-pagador e da responsabilidade objetiva em caso de poluição ao meio ambiente.
0204314-22.1991.4.03.6104	TRF3	Petrobras (Apelante)	União; MPF (Apelados)	Apelação em face de de Ação Civil Pública visando à reparação de dano ambiental ocasionado pelo derramamento de óleo ao mar pelo navio Itororó, no Porto de Santos, SP. O acórdão entendeu que foi estabelecido o nexo de causalidade entre a ação do agente e a lesão ambiental, que há responsabilidade objetiva do causador do dano, bem como responsabilidade solidária das Rés, Petróleo Brasileiro S/A - Petrobrás e L. Figueiredo S/A. Por fim, reduziu o montante indenizatório.
0208791-49.1995.4.03.6104	TRF3	Athenas Agência Marítima Ltda. (Apelante)	MPF (Apelado);	Apelação parcialmente provida para reduzir o quantum indenizatório em face da responsabilidade por dano ambiental acarretado pelo derramamento de óleo, constatada independentemente da existência de culpa.
0009399-11.2007.4.03.6104	TRF3	Aliança Navegação e Logística Ltda e Cia; MPF; União Federal (Apelantes)	Os mesmos; Ibama (Apelados)	Apelação em face de ação civil pública que apurou o vazamento de óleo através da costura de solda junto ao piso do convés no tanque 36 BB da embarcação de nominada "Flamengo". O acórdão entendeu que: A apuração da responsabilidade do poluidor independe de culpa, bastando que se comprove o nexo entre sua conduta e o prejuízo ambiental (§ 1º do art. 14 da Lei 6.938/1981); o artigo 16 da Lei nº 9.966/2000 proíbe a descarga de substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, sendo irrelevante a quantidade derramada; e que a proteção ambiental está norteada pelo princípio da precaução. O valor da indenização foi mantido pelo tribunal.
0208505-42.1993.4.03.6104	TRF3	MPF (Apelante)	Petrobras (Apelado)	Apelação interposta em face da sentença que julgou a ação civil pública por dano ambiental improcedente, por supostamente não ser possível avaliar o dano. No acórdão, a Turma reverteu o julgamento, sob a justificativa de que o vazamento de óleo em águas marítimas impõe dois tipos de obrigações, a de fazer, consistente no dever de recuperar o meio ambiente afetado, e a de indenizar, sendo irrelevante a existência ou não de culpa, visto que a responsabilidade pelo dano ambiental, desde 1981, é objetiva, por força do disposto no art. 14, § 1º, da Lei da Política Nacional do Meio Ambiente.
0402265-22.1994.4.03.6103	TRF3	Petrobras (Agravante)	MPF (Agravado)	Agravo de instrumento interposto pela Petrobras a fim de reconhecer a ausência de sua responsabilidade por dano ambiental em vazamento de petróleo. Em suma, alegou serem aplicáveis os Decretos 79.437/77 e 83.540/79 (Convenção Internacional) e não a Lei 6.938/81. O acórdão entendeu pela responsabilidade objetiva da Petrobras com base na Lei 6.938/81 e manteve a Petrobras no polo passivo da lide para que sua responsabilidade fosse apurada.
0200918-37.1991.4.03.6104	TRF3	Stolthaven Santos Ltda (Apelante)	MPF e União Federal (Apelados)	Apelação em que foi reconhecida que a indenização decorrente de dano ao meio ambiente é devida independentemente de culpa; que a prévia degradação do local não afasta a responsabilidade; e que a indenização deve seguir o princípio da razoabilidade, com vistas a desestimular a transgressão das normas ambientais.
0015776-60.2001.4.03.9999	TRF3	Petrobras (Apelante)	MPSP (Apelado)	Apelação em que não foi reconhecida a aplicação da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por danos causados por óleo, pois o documento tem como objetivo resguardar os interesses dos Estados signatários, no sentido de tornar factível a responsabilização de proprietário de embarcação utilizada no transporte marítimo internacional de óleo a granel, ante eventual dano por ela causado e, no caso, o vazamento de petróleo foi ocorrido no Terminal Marítimo Almirante Barroso (Tebar).
0002315-75.2015.4.03.6104	TRF3	MPF; MPSP (Apelantes)	Kronos Agencia Marítima Ltda; Navegação São Miguel Ltda; W.E.M. Lines S.A. (Apelados)	Apelação em que foi reconhecida a responsabilidade da empresa Kronos, na condição de agente marítima, pois assumiu a responsabilidade em relação ao navio Boe Sea, no sentido de realizar o reconhecimento de quaisquer penalidades aplicadas ao comandante e ao proprietário armado. Além disso, o abastecedor e o navio causaram o derramamento de óleo. Nesse caso, a responsabilidade dos envolvidos é objetiva.



0000024-93.2001.4.03.6104	TRF3	Stolt Span Incorporated (Apelante); Expresso Mercantil Agencia Marítima e Stolt Parcel Transportation Group Ltda (Representantes); Stolt Parcel Tankers Incorporated (Sucedido)	MPF; MPSP (Apelados)	Apelação que reconheceu a incidência do princípio poluidor-pagador em casos de derramamento de petróleo; a responsabilidade objetiva estabelecida pela Lei 6.938/81. Por fim, entendeu que os limites indenizatórios estipulados pela Convenção de 1969 não podem prevalecer por estarem em conflito com a ordem Constitucional.
0208504-57.1993.4.03.6104	TRF3	Cia Navegação das Lagoas (Apelante)	MPF (Apelado)	Apelação que, verificada a existência de danos ao meio ambiente com o vazamento de petróleo no mar, reconheceu a incidência do princípio do poluidor-pagador e da responsabilidade objetiva em caso de poluição ao meio ambiente. Contudo, entendeu que não podem prevalecer os limites indenizatórios previstos na "Convenção Internacional por Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo", ratificada e posta em vigor no Brasil por intermédio dos Decretos 79.437/77 e 83.530/79, por estar em conflito com a nossa Ordem Constitucional.
0205456-32.1989.4.03.6104	TRF3	Cia de Navegação Marítima Netumar (Apelante)	MPF (Apelado)	Apelação que, verificada a existência de danos ao meio ambiente com o vazamento de petróleo no mar, reconheceu a incidência do princípio do poluidor-pagador e da responsabilidade objetiva em caso de poluição ao meio ambiente, com base nas Leis nº 6.938/81 e 9.966/2000.

NÚMERO DO PROCESSO	TRIBUNAL	POLO ATIVO	POLO PASSIVO	PROBLEMA JURÍDICO
0401915-55.2009.4.04.0000	TRF4	Nilo José Costa (Agravante)	Cia de Navegação Norsul (Agravado)	Trata-se de agravo de instrumento interposto contra decisão que, por não vislumbrar conexão entre o presente feito e a ACP nº 2008.72.01.000630-2. Aduz, também que a competência da justiça federal no caso decorre da incidência da "Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo", conforme prevê o art. 109, inciso III, da Constituição Federal. Afirma que a convenção se aplica ao caso, pois aplicável a todo o derramamento de óleo decorrente de vazamento de motores e tanques, bem como inadequada limpeza de lastros. Afirma, ainda, incidir na hipótese a "Convenção Internacional para prevenção de poluição por Navios", Decidiu-se acerca da incidência do disposto no art. 109, III da Constituição Federal, pela aplicabilidade da "Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo" ou da agora suscitada "Convenção Internacional para prevenção de poluição por Navios", bem observou o juízo monocrático que a causa de pedir na presente demanda não está fundada em Tratado da União. As convenções sequer são objeto de discussão na ação ordinária nem são fundamentos para a pretensão deduzida em juízo.
0011417-49.2010.4.04.0000	TRF4	Waldimiro Crisanto (Agravante)	Cia de Navegação Norsul (Agravado)	Trata-se de agravo de instrumento interposto em face de decisão em que (1) se entendeu inexistir conexão entre a ação individual ajuizada pela recorrente e a prévia ação civil pública movida em razão de acidente de derramamento de óleo na Baía da Babitonga - São Francisco do Sul/SC; e (2) considerou-se não se estar diante de hipótese de competência da Justiça Federal, remetendo o feito à Justiça Estadual. Nos autos, a agravante aduziu que a competência da Justiça Federal se justifica, outrossim, diante da incidência de tratado internacional (Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo e Convenção Internacional para Prevenção de Poluição por Navios). Contudo, o acórdão entendeu que resta claro que a aplicação da CLC diz respeito à poluição por óleo decorrente do transporte marítimo de óleo a granel, não alcançando a poluição por óleo decorrente de incidentes com navios cuja carga seja diversa da prevista na Convenção, como é o caso dos autos, que trata de transporte interno, via marítima, de bobinas de aço.
0419130-44.2009.4.04.0000	TRF4	Lorival Boing (Agravante)	Cia de Navegação Norsul (Agravado)	Trata-se de agravo de instrumento interposto contra decisão que, por não vislumbrar conexão entre o presente feito e a ACP nº 2008.72.01.000630-2. Aduz, também que a competência da justiça federal no caso decorre da incidência da "Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo", conforme prevê o art. 109, inciso III, da Constituição Federal. Afirma que a convenção se aplica ao caso, pois aplicável a todo o derramamento de óleo decorrente de vazamento de motores e tanques, bem como inadequada limpeza de lastros. Afirma, ainda, incidir na hipótese a "Convenção Internacional para prevenção de poluição por Navios", Decidiu-se acerca da incidência do disposto no art. 109, III da Constituição Federal, pela aplicabilidade da "Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo" ou da agora suscitada "Convenção Internacional para prevenção de poluição por Navios", bem observou o juízo monocrático que a causa de pedir na presente demanda não está fundada em Tratado da União. As convenções sequer são objeto de discussão na ação ordinária nem são fundamentos para a pretensão deduzida em juízo.

0011527-48.2010.4.04.0000	TRF4	Antônio dos Santos (Agravante)	Cia de Navegação Norsul (Agravado)	Trata-se de agravo de instrumento interposto em face de decisão em que (1) se entendeu inexistir conexão entre a ação individual ajuizada pela recorrente e a prévia ação civil pública movida em razão de acidente de derramamento de óleo na Baía da Babitonga - São Francisco do Sul/SC; e (2) considerou-se não se estar diante de hipótese de competência da Justiça Federal, remetendo o feito à Justiça Estadual. Nos autos, a agravante aduziu que a competência da Justiça Federal se justifica, outrossim, diante da incidência de tratado internacional (Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo e Convenção Internacional para Prevenção de Poluição por Navios). Contudo, o acórdão entendeu que resta claro que a aplicação da CLC diz respeito à poluição por óleo decorrente do transporte marítimo de óleo a granel, não alcançando a poluição por óleo decorrente de incidentes com navios cuja carga seja diversa da prevista na Convenção, como é o caso dos autos, que trata de transporte interno, via marítima, de bobinas de aço.
---------------------------	------	--------------------------------	------------------------------------	--

NÚMERO DO PROCESSO	TRIBUNAL	POLO ATIVO	POLO PASSIVO	PROBLEMA JURÍDICO
0801713-16.2017.4.05.8500	TRF5	Petrobrás (Apelante)	Ministério Público Federal (Apelado)	Apelação interposta por Petróleo Brasileiro S.A. Petrobrás em face da sentença que julgou parcialmente procedentes os pedidos formulados na presente Ação Civil Pública ajuizada pelo Ministério Público Federal para condenar a ré (a) ao pagamento de indenização por danos causados ao meio ambiente no valor R\$ 100.000,00 (cem mil reais) e (b) ao pagamento de indenização por danos morais coletivos, também fixada no valor R\$ 100.000,00 (cem mil reais). A prova pericial produzida faz transparecer que a quantidade de volume de óleo vazado foi de aproximadamente 9 mil litros, cuja dispersão alcançou cerca de 6 km do litoral do Município de Aracajú/SE, com maiores concentrações dos depósitos nas proximidades dos Arcos da Orla, diminuindo à medida que se deslocaram em direção ao Banho Doce. O dano ambiental foi devidamente constatado. Logo, entendeu-se que vigora no ordenamento jurídico brasileiro o princípio do poluidor-pagador, segundo o qual todo agente causador de dano ambiental é obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente, conforme se extrai do disposto no art. 14, § 1º da Lei 6.938/81. A legislação de regência faz transparecer que, havendo poluição, seu causador fica sujeito ao pagamento de indenização pelos danos ocasionados ao meio ambiente, independentemente da presença de dolo ou culpa. De igual forma, a condenação da PETROBRÁS ao pagamento de R\$100.000,00 (cem mil reais) a título de dano moral coletivo está plenamente justificada uma vez que o resultado da lesão atinge a esfera extrapatrimonial de toda coletividade, despertando comoção, repulsa e indignação em toda a sociedade diante da violação de um bem jurídico inestimável e imprescindível para o bem-estar das gerações futuras.
0801665-62.2014.4.05.8500	TRF5	Ministério Público Federal (Apelante)	Petrobrás (Apelado)	Trata-se de apelação contra sentença que decretou a indenização no valor de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais), a ser paga solidariamente pelas rés, em decorrência de danos ambientais causados pelo derramamento de aproximadamente 150 litros de resíduos de água suja e mistura oleosa no mar, durante abastecimento de água potável na área das Plataformas, por força de contrato firmado entre as rés. Entedeu que não merece prosperar a preliminar de ilegitimidade passiva da Petrobrás, visto que a atividade de abastecimento da plataforma, da qual resultou o dano ao meio ambiente, decorria da existência de contrato de prestação de serviços firmado entre a tratada sociedade empresária e a Sulnorte Serviços Marítimos Ltda. A responsabilidade é objetiva (ou pelo risco integral) e solidária, conforme disposto na Lei n.º 6.938, de 31.08.1981, em seu artigo 3º, não possibilitando a recorrente ser eximida de sua responsabilidade por ter terceirizado suas atividades ou mesmo por alegar ter tomado medidas cabíveis a fim de mitigar o incidente. Nos autos, foi discutido o valor da indenização por dano ambiental. Assim, dada a ausência de um critério objetivo para se aferir o quantum indenizatório de determinado dano ambiental e tendo como norte o Princípio da Reparação Integral, que tem como objetivo propiciar a recomposição do meio ambiente, na medida do possível, ao estado em que se encontrava antes da ocorrência do dano, parece-nos razoável a adoção do critério proposto com vistas a incutir no poluidor o caráter punitivo-pedagógico que deve possuir a reparação.

NÚMERO DO PROCESSO	TRIBUNAL	POLO ATIVO	POLO PASSIVO	PROBLEMA JURÍDICO
REsp 1645049 / RJ	STJ	Transshipping Agenciamento Marítimo Ltda (Recorrente)	IBAMA (Recorrido)	Recurso Especial em face do acórdão do TRF2 que não extinguiu a execução fiscal relativa à multa ambiental imposta pelo Ibama contra a Transshipping — empresa que atua como agente marítimo — em razão de derramamento de óleo diesel na Baía de Guanabara, proveniente do navio Alminufiyah Alexandria, de bandeira egípcia, o qual foi agenciado pela ora recorrente. Entendeu que o art. 25 da Lei 9.666/2000 dispõe que responde pelas infrações nele elencadas o proprietário da embarcação ou seu representante legal. O acórdão recorrido anotou ser a recorrente a representante legal do navio responsável pelo vazamento de óleo. E nem se alegue que a legislação brasileira referente à poluição por óleo, especialmente a Lei 9.660/2000, somente se aplica na hipótese de a poluição decorrer de óleo transportado como carga, não abrangendo óleos usados como combustível. As citadas normas não fazem tal diferenciação, extraindo-se da interpretação de seu texto exatamente o contrário. Por fim, nos termos da jurisprudência do STJ, como regra, a responsabilidade administrativa ambiental apresenta caráter subjetivo, exigindo-se dolo ou culpa para sua configuração (Precedentes).

EDcl no CC 2473 / SP	STJ	Petrobras; Horaffa Shipping CO. (Embargantes)		Embargos de declaração em conflito de competência para julgamento acerca da colisão do petroleiro "PENELOPE" contra o petroleiro "PIQUETE", no terminal marítimo "ALMIRANTE BARROSO". No acórdão, foi reconhecida a competência da Justiça Federal para o julgamento da lide, tendo em vista as disposições da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo.
AgRg no REsp 1268832 / RS	STJ	Petrobras (Agravante)	IBAMA (Agravado)	Agravo regimental no recurso especial que não reconheceu a prescrição da multa administrativa aplicada pelo IBAMA e pela Capitania dos Portos em decorrência de vazamento de óleo no mar. O acórdão entendeu que a multa aplicada pela Capitania dos Portos, em decorrência de derramamento de óleo, não exclui a possibilidade de aplicação de multa pelo IBAMA. Precedentes.
REsp 570194 / RS	STJ	União; BUNGE FERTILIZANTES S/A; Petrobras (Recorrentes)	Os mesmos; MPF (Recorridos)	Na hipótese examinada o Ministério Público Federal ajuizou ação civil pública contra Genesis Navigation Ltd., Chemoil International Ltd., Liverpool & London P & I Association Limited, Smit Tak B.V., Petrobras - Petróleo Brasileiro S/A, Fertilizantes Serrana S/A, Trevo S/A, Manah S/A, União Federal, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, Superintendência do Porto de Rio Grande e Estado do Rio Grande do Sul, em face do vazamento de substância tóxica do navio MT Bahamas no Porto de Rio Grande e na Lagoa dos Patos, localizados no Estado do Rio Grande do Sul. Na origem, foi reconhecida a inexistência do caráter probatório do monitoramento técnico do dano ambiental. Foi considerado que o Direito Ambiental é regido por princípios autônomos, especialmente previstos na Constituição Federal e legislação específica, entre os quais a responsabilidade objetiva do causador do dano ao meio ambiente. Portanto, a configuração da responsabilidade por dano ao meio ambiente exige a verificação do nexo causal entre o dano causado e a ação ou omissão do poluidor. Assim, não há falar, em princípio, em necessidade de comprovação de culpa dos ora recorrentes como requisito à responsabilização pelos danos causados ao meio ambiente. Com isso, o STJ manteve o entendimento do Tribunal de origem.
REsp 467212 / RJ	STJ	Petrobras (Recorrente)	Estado do Rio de Janeiro (Recorrido)	Recurso Especial em face de ação ajuizada pela Petrobrás objetivando ver declarada inexigível a multa ambiental, quando navio de bandeira Liberiana, fretado pela parte autora, transportava petróleo bruto para Angra dos Reis, sob o fundamento de que o auto de infração fora lavrado por órgão Estadual que não possuía competência para a aplicação da penalidade, in casu, pela FEEMA e CECA. A Constituição recepcionou o art. 14, § 1º da Lei n. 6.938/81, que estabeleceu responsabilidade objetiva para os causadores de dano ao meio ambiente. Sob essa ótica, o fretador de embarcação que causa dano objetivo ao meio ambiente é responsável pelo mesmo, sem prejuízo de preservar o seu direito regressivo e em demanda infensa à administração, inter partes, discutir a culpa e o regresso pelo evento. O acórdão entendeu que merecem tratamento diverso os danos ambientais provocados por embarcação de bandeira estrangeira contratada por empresa nacional cuja atividade, ainda que de forma indireta, seja a causadora do derramamento de óleo, daqueles danos perpetrados por navio estrangeiro a serviço de empresa estrangeira, quando então resta irretorquível a aplicação do art. 2º, do Decreto n.º 83.540/79. De toda sorte, em ambos os casos há garantia de regresso, porquanto, mesmo na responsabilidade objetiva, o imputado, após suportar o impacto indenizatório não está inibido de regredir contra o culpado. Com isso, entendeu que responsabilidade em reparação por danos ambientais é objetiva, dispensa a prova da culpa, motivo pelo qual o ato administrativo, decorrente do Poder de Polícia, praticado pela FEEMA e CECA encontra-se revestido de legalidade.
EDcl no CC 2374 / SP	STJ	Katina Shipping CO LTDA; Petrobras (Embargantes)		Embargos de declaração em conflito de competência para julgamento acerca do vazamento de petróleo ocorrido no canal de São Sebastião. No acórdão, foi reconhecida a competência da Justiça Federal para o julgamento da lide, tendo em vista as disposições da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo.
REsp 1132682 / RJ	STJ	Município de Angra dos Reis (Recorrente)	Petrobras (Recorrido)	Na origem, trata-se de Ação Anulatória movida pela Petrobras contra o Município de Angra dos Reis, com o objetivo de ver desconstituído Auto de Infração e a respectiva multa aplicada pelo fato de a empresa, ter causado dano ambiental decorrente de derramamento de petróleo e derivados na Baía de Ilha Grande. O STJ reconheceu a competência comum entre os entes federativos, pois é inafastável a competência municipal para aplicar multa em virtude dos danos ambientais provocados pelo incidente ocorrido na Baía da Ilha Grande, visto que a área é abrangida pelo Município de Angra dos Reis. Impossível deixar de reconhecer a competência da União, exercida pela Marinha do Brasil - Capitania dos Portos, especialmente considerando que a atividade desenvolvida pela Petrobras implica alto risco de causar lesões a seus bens naturais.
REsp 673765 / RJ	STJ	Petrobras (Recorrente)	Município do Rio de Janeiro (Recorrido)	Na origem, tratou da lavratura de auto de infração em casos de derramamento de óleo proveniente de navio, uma vez que referida competência é atribuída à Capitania dos Portos do Ministério da Marinha. O STJ entendeu que o art. 14 da Lei n.º 6.938/81 preceitua que as penalidades previstas em referido diploma são aplicáveis sem prejuízo de outras previstas em legislação federal, estadual ou municipal e, seu § 2º determina que a atuação federal só ocorrerá quando omissa a autoridade estadual ou municipal. A ratio do art. 14, da Lei n.º 6.938/81 está em que a ofensa ao meio ambiente pode ser bifronte atingindo as diversas unidades da federação. In casu, o auto de infração foi lavrado por autoridade estadual, com base nessa responsabilidade objetiva. A competência da Capitania dos Portos não exclui, mas complementa, a legitimidade fiscalizatória e sancionadora dos órgãos estaduais de proteção ao meio ambiente.

CC 10445 / SP	STJ	Petrobras (Autor)	Empresa de Navegacion Mambisa (Réu)	Conflito de competência para julgamento acerca do vazamento de óleo combustível do navio mercante Tânia, no cais do Porto da cidade de Santos. No acórdão, foi reconhecida a competência da Justiça Federal para o julgamento da lide, tendo em vista as disposições da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo.
EDcl no AgInt no REsp 1744828 / SP	STJ	Control Comércio e Transporte de Óleos Ltda (Agravante)	União (Agravada)	Ação Declaratória de Nulidade de auto de infração proposta por Control Comércio e Transporte de Óleos Ltda. contra a União, em que lhe foi aplicada a multa pelo vazamento de cerca de 2.000 litros de óleo no mar causado por barco de propriedade da parte recorrente. A autoria da infração ambiental está relacionada a ser a parte agravante proprietária da barçaça "Comandante Carlos", como descrito no Auto de Infração, sendo responsável pela transferência do óleo para um caminhão e para outra barçaça, configurando o nexo causal necessário à configuração da responsabilidade ambiental subjetiva. O STJ entendeu que a indenização determinada na origem atendeu aos princípios da razoabilidade e não deu provimento ao agravo interno.
AgRg no AREsp 89444 / PR	STJ	Petroleo (Agravante)	Wilson Alves (Agravado)	Agravo regimental no agravo em recurso especial que tratou de acidente ambiental provocado pelo vazamento de óleo combustível na Serra do Mar. A Turma entendeu que a teoria do risco integral e da responsabilidade objetiva ínsita ao dano ambiental (art. 225, § 3º, da CF e art. 14, § 1º, da Lei 6.938/1981) e responsabilizado o degradador em decorrência do princípio do poluidor-pagador, bem como dano ambiental, cujas consequências se propagam ao lesado, é, por expressa previsão legal, de responsabilidade objetiva, impondo-se ao poluidor o dever de indenizar. Além disso, entendeu configurada a legitimidade ativa ante a qualidade de pescador profissional do autor com documento de identificação profissional fornecido pelo Ministério da Agricultura e Abastecimento. Por fim, não afastou o dever de indenização em relação ao dano ambiental.
REsp 1602106/PR	STJ	Hexion Química do Brasil; Arauco do Brasil (Recorrentes)	Simone Martins (Recorrido)	Tratou da responsabilidade das empresas adquirentes da carga do Navio Vicuña pelo dano ambiental decorrente da explosão na baía de Paranaguá. Tese firmada: As empresas adquirentes da carga transportada pelo navio Vicuña no momento de sua explosão, no Porto de Paranaguá/PR, em 15/11/2004, não respondem pela reparação dos danos alegadamente suportados por pescadores da região atingida, haja vista a ausência de nexo causal a ligar tais prejuízos (decorrentes da proibição temporária da pesca) à conduta por elas perpetrada (mera aquisição pretérita do metanol transportado).
REsp 1079293 / PR	STJ	Olivio dos Santos (Recorrente)	Cattalini Terminais Marítimos Ltda (Recorrida)	Na origem, a Recorrente propôs ação de indenização em face de Sociedade Navieira Ultragás Ltda., em razão da explosão de navio de propriedade da Recorrida, com conseqüente vazamento de óleo, fato que impediu o ora autor de exercer sua profissão de pescador. O Recorrente e a Sociedade Navieira Ultragás Ltda. firmaram acordo, o que resultou na extinção do processo, seguindo a ação em face da ré Cattalini Terminais Marítimos Ltda. Assim, o STJ entendeu que a quitação dada a um dos responsáveis pelo fato, réu da ação indenizatória, no limite de sua responsabilidade, não inibe a ação contra o outro devedor solidário, no caso, a Carralini Terminais Marítimos.

NÚMERO DO PROCESSO	TRIBUNAL	POLO ATIVO	POLO PASSIVO	PROBLEMA JURÍDICO
Tema 999: RE 654833	STF	Orleir messias Cameli; Marmude Cameli e Cia Ltda (Recorrentes)	Ministério Público Federal (Recorrido)	Recurso extraordinário em que se discute, 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.

**LEGENDA:**

Processos que envolvem empresas estrangeiras.