

**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS**

ANA CAROLINA CARLUCCI DA SILVA

**RESPONSABILIDADE CIVIL INTERNACIONAL E COMPENSAÇÃO NOS CASOS
DE POLUIÇÃO POR DERRAMAMENTO DE PETRÓLEO NO TRANSPORTE
MARÍTIMO POR NAVIOS**

FRANCA

2017

ANA CAROLINA CARLUCCI DA SILVA

**RESPONSABILIDADE CIVIL INTERNACIONAL E COMPENSAÇÃO NOS CASOS
DE POLUIÇÃO POR DERRAMAMENTO DE PETRÓLEO NO TRANSPORTE
MARÍTIMO POR NAVIOS**

Dissertação apresentada à Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, como pré-requisito para a obtenção do título de Mestre em Direito. Área de concentração: Sistemas Normativos e Fundamentos da Cidadania

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Jete Jane Fiorati

FRANCA

2017

Silva, Ana Carolina Carlucci da.

Responsabilidade civil internacional e compensação nos casos de poluição por derramamento de petróleo no transporte marítimo por navios / Ana Carolina Carlucci da Silva. – Franca : [s.n.], 2017.

150 f.

Dissertação (Mestrado em Direito). Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências Humanas e Sociais.

Orientadora: Jete Jane Fiorati

1. Direito marítimo. 2. Compensação (Direito). 3. Transporte marítimo. I. Título.

CDD – 342.2953

ANA CAROLINA CARLUCCI DA SILVA

**RESPONSABILIDADE CIVIL INTERNACIONAL E COMPENSAÇÃO NOS CASOS
DE POLUIÇÃO POR DERRAMAMENTO DE PETRÓLEO NO TRANSPORTE
MARÍTIMO POR NAVIOS**

Dissertação apresentada à Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, como pré-requisito para a obtenção do título de Mestre em Direito. Área de concentração: Sistemas Normativos e Fundamentos da Cidadania

BANCA EXAMINADORA

Presidente: _____
Prof.^a Dr.^a Jete Jane Fiorati

1º Examinador: _____
Prf.^a Dr.^a Eliane M. Octaviano Martins

2º Examinador: _____
Prof. Dr. Alfredo José dos Santos

Franca, 25 de maio de 2017.

Dedico este trabalho a minha vó Iracema.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha orientadora, Professora Jete Jane Fiorati, pela confiança depositada em mim, pelo auxílio, atenção e pelas reuniões que sempre terminam em conversas interessantes. Agradeço também aos professores Alfredo e Eliane pela disponibilidade e pelas preciosas orientações. Ao professor Agnaldo, que primeiro me acolheu no mundo da pesquisa.

Ao meu pai e minha mãe, pelo apoio incondicional, em casa, em Franca ou em qualquer outro lugar. Se cheguei aqui foi por causa de vocês. Vocês são meus maiores incentivadores e também meus modelos. Obrigada à Lu, ao Guigo e ao Ted, que me ouvem, me divertem e são meus maiores companheiros. Ao meu porto seguro: minha família querida, vó, Lê, padrinho, madrinha, tios, tias, primas (lindas e fuinhas) e primos.

Agradeço, também, aos meus amigos Unespianos, que já são parte importante da minha vida e de quem eu sou.

SILVA, Ana Carolina Carlucci da. **Responsabilidade civil internacional e compensação nos casos de poluição por derramamento de petróleo no transporte marítimo por navios.** 2016. 150f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Franca, 2017.

RESUMO

O trabalho tem como objetivo analisar o regime internacional sobre responsabilidade civil e compensação por danos decorrentes de poluição por derramamento de petróleo no transporte marítimo por navios, com foco em quatro convenções: Convenção sobre Responsabilidade Civil Internacional das pessoas, grupos de pessoas e empresas conforme a Convenção de Bruxelas, de 1969; Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1992; Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo para Compensação de Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1992 e o Protocolo para Fundo Suplementar de 2003. Primeiro, apresenta-se as definições básicas para a compreensão do estudo do mar e da poluição ambiental dentro do direito internacional, introduzindo questões relativas ao petróleo e o risco no seu transporte, com os grandes derramamentos. No segundo capítulo adentra-se no estudo de cada um das convenções que compõe o regime e a evolução deste a partir dos casos históricos. O terceiro capítulo dedica-se ao estudo da compensação pelos danos, abordando aspectos práticos e processuais. Por fim, o último capítulo apresenta uma tabela comparativa simplificada e analisa os resultados práticos bem como registra as impressões e perspectivas com relação ao regime culminando nas considerações finais que busca responder se tal regime é satisfatório.

Palavras-chave: direito internacional. responsabilidade e compensação. petróleo. transporte marítimo.

SILVA, Ana Carolina Carlucci da. **Responsabilidade civil internacional e compensação nos casos de poluição por derramamento de petróleo no transporte marítimo por navios.** 2016. 150f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Franca, 2017.

ABSTRACT

The aim of this dissertation is to analyze the international legal regime of civil liability and compensation for pollution damage caused by oil spills in maritime transportation by ship, focusing on four conventions: the International Convention on civil liability for oil pollution damage of 1969; International Convention on Civil Liability for by Oil Pollution damage of 1992; International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution damage, 1992 and the Supplementary Fund Protocol of 2003. First, it is presented the basic settings for the understanding of the study of the sea and the environmental pollution within the international law, introducing the issues related to oil and the risk in its transportation, considering large oil spills. In the second chapter it is analyzed each of the conventions that form the international regime and its evolution in consequence of the historical cases. The third chapter is dedicated to the study of compensation for damage, addressing practical and procedural aspects. Finally, the last chapter presents a simplified comparative table and the practical results are analyzed as well as it offers the impressions and perspectives with respect to the regime, culminating in the final considerations that seek to answer if such regime is satisfactory.

Keywords: international law. liability and compensation. oil. maritime transportation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Principais rotas de transporte de petróleo.....	35
Figura 02 – Localização dos 20 maiores derramamentos de petróleo.....	38
Figura 03 – Esquema simplificado do regime de compensação	96
Figura 04 – Mapa com países signatários das Convenções que compõe o regime de responsabilidade e compensação.....	122

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – 20 maiores acidentes de derramamento de petróleo desde 1967	37
Tabela 02 – Estados parte da convenção de responsabilidade civil de 1992	73
Tabela 03 – Estados parte da convenção para o Fundo de 1992	79
Tabela 04 – Caso Prestige: número de pedidos e montantes pleiteados e pagos na Espanha.....	82
Tabela 05 – Caso Prestige: número de pedidos e montantes pleiteados e pagos na França	83
Tabela 06 – Estados parte do protocolo para o Fundo suplementar de 2003	86
Tabela 07 – Montante máximo de compensação disponível (valor expresso em milhões de SDR) sob diferentes instrumentos legais em vigor e número de estados contratantes	98
Tabela 08 – Incidentes envolvendo o Fundo de 1992	111
Tabela 09 – Comparativo simplificado dos principais pontos da CLC de 1992, Convenção fundo de 1992 e Protocolo suplementar de 2003	116

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 – Derramamentos de 7 toneladas ou mais por década	39
Gráfico 02 – Causas de grandes (>700 toneladas) derramamentos de petróleo entre 1970 e 2015	41
Gráfico 03 – Montante total disponível conforme convenções de responsabilidade de 1992, Fundo de 1992 e Fundo suplementar de 2003.....	97
Gráfico 04 – Volume de petróleo transportado via marítima e número de derramamentos com 7 toneladas ou mais entre 1970 e 2014	123
Gráfico 05 – Volume de petróleo transportado via marítima e número de derramamentos com 7 toneladas ou mais entre 1970 e 2015	123
Gráfico 06 – Número de grandes derramamentos entre 1970 a 2016	124
Gráfico 07 – Quantidade de petróleo derramado (em milhares de toneladas) entre 1970 a 2015	126

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

1971 Fund Convention	International Oil Pollution Compensation Fund, 1971, was set up under the 1971 Fund Convention (Convenção Internacional sobre a Constituição de um Fundo Internacional de Compensação por Danos Devidos da Poluição por Petróleo)
1992 Fund	Convenção internacional para o estabelecimento de um fundo para a compensação de danos causados por poluição por óleo de 1992
CLC 1969	1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Convenção Internacional sobre responsabilidade civil por danos causados por poluição por óleo de 1969)
CLC 1992	1992 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Convenção Internacional sobre responsabilidade civil por danos causados por poluição por óleo de 1992)
CLC	Civil Liability Convention (convenção de responsabilidade civil)
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre direito do mar
CRISTAL	Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution
DWT	Deadweight
EUA	Estados Unidos da América
FMI	Fundo Monetário Internacional
FPSO	Floating Production Storage and Offloading (unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência)
GT	Gross tonnage (tonelagem bruta)
HNS Convention	Hazardous and noxious substances convention
IMO	International Maritime Organization (Organização Marítima Internacional)
IOPC	International oil pollution compensation (compensação internacional por poluição por petróleo)
ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation (Federação internacional de proprietários de navios tanque)
MARPOL 1973	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships of 1973
MARPOL	Marine Pollution

OCDE	Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico
ONU	Organização das Nações Unidas
OPA	Oil Pollution Act
P&I Group/Club	Protection and Indemnity Grupo/Clube (Grupo/Clube de proteção e indenização)
SDR	Special Drawing Right
TOVALOP	Tanker owners voluntary agreement concerning liability for oil pollution
UN	United Nations

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
CAPÍTULO 1 DIREITO MARÍTIMO PÚBLICO AMBIENTAL:	
MAR, PETRÓLEO E POLUIÇÃO.....	19
1.1 O mar, a poluição ambiental e o direito internacional	19
1.1.1 Poluição marinha e sua dimensão internacional.....	26
1.2 O petróleo no mar e o risco no seu transporte: os grandes derramamentos de	
petróleo.....	32
1.2.1 Grandes derramamentos de petróleo.....	36
1.2.2 Causas dos acidentes que resultam no derramamento de petróleo	40
1.2.3 Consequências socioeconômicas e ambientais dos derramamentos de petróleo.....	42
CAPÍTULO 2 AS CONVENÇÕES SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL	
INTERNACIONAL E COMPENSAÇÃO POR POLUIÇÃO	
DECORRENTE DE DERRAMAMENTO DE PETRÓLEO POR	
PETROLEIROS.....	45
2.1 O regime de níveis de proteção	51
2.2 Torrey Canyon e a convenção sobre responsabilidade civil de 1969.....	53
2.2.1 Convenção internacional para o estabelecimento de um Fundo internacional de	
compensação por danos causados pela poluição por petróleo de 1971, TOVALOP e	
CRISTAL	59
2.3 Convenção internacional sobre responsabilidade civil em danos causados por	
poluição por petróleo de 1992	64
2.3.1 Estados parte da Convenção de responsabilidade civil de 1992 (CLC 92).....	73
2.4 Convenção internacional para o estabelecimento de um fundo para compensação de	
danos causados por poluição por petróleo, de 1992	75
2.4.1 Estados parte da Convenção para o Fundo de 1992.....	79
2.5 Protocolo para o Fundo Suplementar de 2003.....	81
2.5.1 Estados parte do protocolo para o Fundo suplementar de 2003	86
2.6 Casos em que as convenções de responsabilidade e compensação não se aplicam	86

CAPÍTULO 3 REGIME DE COMPENSAÇÃO	95
3.1 Montante de compensação disponível	96
3.2 Tipos de danos e perdas cobertos	99
3.3 Admissibilidade do pedido: tempo	102
3.4 Submissão do pedido.....	103
3.5 Estrutura administrativa	107
3.6 Financiamento dos Fundos IOPC.....	108
3.7 Incidentes envolvendo os Fundos IOPC.....	110
CAPÍTULO 4 IMPRESSÕES E PERSPECTIVAS SOBRE AS CONVENÇÕES DE RESPONSABILIDADE E COMPENSAÇÃO.....	115
4.1 Tabela comparativa simplificada	115
4.2 Resultados práticos, impressões e perspectivas com relação ao regime de responsabilidade e compensação por poluição por petróleo oriundo de incidentes com navios petroleiros.....	120
4.2.1 Danos ambientais	128
4.2.2 Escopo geográfico.....	133
4.2.3 O Estado como mandatário.....	136
4.2.4 O limite monetário da compensação e pessoas responsáveis	138
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	140
REFERÊNCIAS.....	145

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento tecnológico possibilitou uma exploração sem precedentes do ambiente marinho. As novas técnicas levaram a uma maior produção de bens e riquezas provindos do mar, tanto em termos de espaço explorado, como em termos de escala de produtividade. As novas tecnologias e descobertas científicas permitiram maior conhecimento e acesso a todas as dimensões dos mares, como a extensão, leito e subsolo marinho, além de seus recursos e do constante desenvolvimento de atividades que possam neles se realizar ¹. Grande exemplo disso é a exploração e transporte de petróleo, que requer um nível altíssimo de conhecimento e maquinário tecnológico.

No entanto, essa crescente exploração do ambiente marinho, entre outras consequências ambivalentes, acarreta a poluição das águas, das costas e dos fundos marinhos das mais variadas fontes – operação de transporte, despejo de substâncias na água marinha, atividades em terra que repercutem no mar, etc ². Ou seja, ao usufruir das vantagens e riquezas do mar – seja pela navegação, seja pela extração de petróleo – o homem ambivalentemente assumiu riscos, inclusive o risco de incidentes marítimos.

O específico caso da exploração do petróleo é interessante e relevante nos tempos atuais. A exploração e o transporte de petróleo foram possíveis após décadas de desenvolvimento de técnica e conhecimento científico. Até hoje essas técnicas estão em evolução, haja vista a descoberta e exploração de petróleo na plataforma continental brasileira denominada de pré-sal, que requer uma nova série de pesquisas e avanços para ser aproveitada. Uma empreitada que só é possível através do aperfeiçoamento de técnicas altamente sofisticadas.

Não apenas a exploração e produção do petróleo dependem do desenvolvimento tecnológico, mas também seu transporte. O petróleo precisa ser transportado desde os países produtores até os consumidores ao redor do mundo. Segundo dados da ONU, em 2010, aproximadamente 1.8 bilhões de toneladas de petróleo foram transportados em petroleiros (*tankers*) por rotas marítimas, valor que equivale a 45% da produção mundial de óleo cru ³.

¹ PAIM, Maria Augusta. **O petróleo no mar**: o regime das plataformas marítimas petrolíferas no direito internacional. Rio de Janeiro: Renovar, 2011. p. 65.

² SHAW, Malcolm N. **International Law**. 7th. ed. Cambridge (UK): Cambridge University Press, 2014. p. 651.

³ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution**: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). p. 3. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl11b20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017.

O traslado por navios é considerado um dos meios de transporte mais sustentáveis dentre os disponíveis, tendo uma taxa de emissão de monóxido de carbono e óxidos nítricos inferior a qualquer outro meio de transporte ⁴. No entanto, é evidente que o transporte marítimo também oferece riscos ao meio ambiente. Inúmeros são os casos de acidentes nas últimas décadas. Somente no ano de 2016 aproximadamente 6.000 toneladas de petróleo foram derramados no mar por navios petroleiros, fazendo dos acidentes da navegação envolvendo derramamento de petróleo uma das principais causas de poluição marinha.

A conscientização para a necessidade de preservar o meio ambiente, evitar acidentes, preparar medidas de resposta aos danos ocorridos e, ainda, providenciar compensação pelos danos por poluição sofridos pelas vítimas, foi impulsionada justamente pela série de desastres ambientais presenciados nas últimas décadas. Os acidentes de navios que resultaram no derramamento de petróleo refletiram de forma muito evidente na produção normativa do direito do mar. Os acidentes ocorridos mobilizaram atenção e preocupação internacional e motivaram o desenvolvimento de instrumentos de resposta.

O fato é que nossa sociedade é dependente do hidrocarboneto. O petróleo, também chamado de “ouro negro”, é a grande fonte de riqueza, poder e influência global da atualidade. Mesmo criticado pelos seus efeitos nocivos e por ser um recurso finito, é de se destacar que o petróleo é uma mercadoria versátil, sendo utilizada, por exemplo, como matéria prima e fonte de energia. Por estes motivos é altamente improvável que o petróleo deixe de ser explorado, produzido e transportado nas próximas décadas. Assim, considerando que o nosso estilo de vida não permite abdicar dessa fonte de energia e que o transporte de petróleo possui um inerente potencial poluente, se fez necessária a criação de um regime legal de responsabilização e compensação pelos danos provenientes dos acidentes com navios que resultassem em derramamento de petróleo.

Desenvolveu-se, dessa forma, nas últimas décadas, um conjunto de convenções justamente para lidar com os casos de acidentes de petroleiros. São quatro as convenções que compõe tal regime: Convenção sobre Responsabilidade Civil Internacional das pessoas, grupos de pessoas e empresas conforme a Convenção de Bruxelas, de 1969; Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1992; Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo para Compensação de

⁴ Colocando em números, no transporte marítimo há emissão de 33,4 g de CO₂/1.000 TKU, enquanto que no transporte rodoviário, o mais poluente, há emissão de 164 g de CO₂/1.000 TKU. Outro dado que comprova tal afirmativa é que o transporte marítimo e por vias navegáveis representam apenas 4,5% da emissão total de CO₂ (carbono), 4% de enxofre (SOx) e 7% de óxido de nitrogênio.

Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1992, e, por fim, o Protocolo para Fundo Suplementar de 2003.

O objetivo deste trabalho será analisar pormenorizadamente e criticamente esse conjunto específico de convenções, pretendendo-se explorar os documentos de forma a se ter um panorama claro e sistematizado do regime jurídico em vigor referente à disciplina da responsabilidade civil internacional e de compensação nos casos de derramamento de petróleo no transporte marítimo por navios petroleiros para, ao fim, responder a questão: esse regime é satisfatório?

Para se chegar a essa conclusão, foram definidos objetivos específicos: oferecer uma visão geral do regime; explorar a evolução das convenções; analisar o funcionamento do regime de compensação; e apontar as perspectivas e impressões que permitem realizar um balanço desse regime jurídico internacional. Por isso, o estudo busca um entendimento não apenas descritivo, mas aprofundado, explorando as causas e motivações dessas convenções bem como analisar os resultados obtidos. Para tanto serão trazidos dados estatísticos e alguns casos de incidentes com petroleiros com o intuito de demonstrar as motivações ou ilustrar uma provisão das convenções aqui estudadas.

O recorte temático é bem específico: responsabilidade civil e compensação no caso de incidentes no transporte marítimo de petróleo, enquanto carga e como definido pelas convenções, por navios petroleiros. Essas são as balizas delimitadoras dispostas nas convenções que compõe o regime e, portanto, é o recorte temático estabelecido neste trabalho.

É um estudo que se justifica por vários fatores, como os já mencionados: preservação ambiental (em especial do meio marinho), temática de grande relevância na atualidade; importância do petróleo no cenário global, em termos comerciais, sociais e econômicos; e o papel de destaque do comércio marítimo. No entanto, para além desses fatores mais amplos, o estudo se justifica também pela sua pretensão em oferecer um repertório base para outros estudos que desse trabalho possam suceder. Isto é, ao entender como funciona o regime de responsabilização e compensação no caso de derramamento de petróleo por navios petroleiros, é possível explorar temas específicos correlacionados, como o posicionamento de cada país diante dessas convenções. Por exemplo, seria interessante questionar os motivos que levaram o Brasil a não assinar as convenções mais modernas, como irá se ver, aquelas pós 1969. É igualmente frutífero usar esse estudo e seus resultados para analisar a legislação existente ou uma proposta legal referente a situações similares à do petróleo. A preocupação com os temas ambientais é crescente, estando aberto o espaço para a discussão de outros

danos que poderiam ser evitados com um tratamento semelhante ao desenvolvido nos casos de poluição por petróleo.

Tal estudo, claramente, demanda uma pesquisa pautada pelo pluralismo metodológico, visando abranger os diversos segmentos do conhecimento e garantir maior complexidade à análise. É, primeiramente, uma pesquisa analítica, pois envolve o estudo e avaliação aprofundados do regime jurídico em vigor e seu histórico. Adota-se o método dedutivo, uma vez que a análise geral do regime jurídico normativo de responsabilidade e compensação tem o fulcro de verificar o pleno funcionamento e abrangência da proteção pretendida, analisando definições, possíveis incoerências ou lacunas. Faz-se uso, também, do método comparativo, já que as convenções, seus dispositivos e definições são comparados.

Em termos de material, adota-se, em razão de ser um estudo teórico-jurídico, uma abordagem de cunho bibliográfico, através da leitura crítica de obras científicas, artigos publicados em revistas especializadas ou veiculados por meio eletrônico e de documentos legais referentes ao tema, especialmente Convenções internacionais, que compõe o ponto de partida e cerne das discussões.

A pesquisa apresentará, igualmente, cunho dogmático, tendo como objeto a análise da regulamentação jurídica internacional da responsabilidade e compensação da poluição por petróleo oriunda de acidentes com navios, ou seja, o estudo tem como base as quatro convenções que compõe o regime, já citadas acima. Secundariamente, mas complementarmente, destaca-se a Convenção Internacional sobre responsabilidade civil por danos causados pela poluição por combustíveis de navios, de 2001 e a Convenção sobre substâncias nocivas, de 1996. O método dedutivo também poderá ser observado, uma vez que a análise geral do regime jurídico normativo de responsabilidade e compensação tem o fulcro de verificar o pleno funcionamento e abrangência da proteção pretendida, analisando definições, possíveis incoerências ou lacunas.

Em termos de estrutura do trabalho, este se encontra dividido em quatro capítulos. O primeiro oferece as primeiras definições para a compreensão do estudo do mar e da poluição ambiental dentro do direito internacional, já introduzindo as questões relativas ao petróleo e o risco no seu transporte, com os grandes derramamentos de petróleo. Esse estudo, que pode ser considerado preliminar, busca mostrar a relevância do petróleo e dos incidentes com derramamento de petróleo, incluindo suas causas e consequências socioeconômicas e ambientais. O segundo capítulo adentra no estudo de cada uma das convenções que compõe o regime de responsabilidade e compensação pelos danos por poluição. A abordagem é pormenorizada, trazendo os dispositivos mais relevantes e feita em perspectiva histórica, para

melhor entender as motivações, preocupações e evoluções que se apresentaram no desenvolvimento do regime. O terceiro capítulo aborda, especificamente, o regime de compensação em todos os seus aspectos práticos. Por fim, o quarto capítulo finaliza as discussões com uma tabela comparativa simplificada e os resultados práticos, as impressões e perspectivas com relação ao regime estudado, procurando realizar, ao final, um balanço que permita responder se o regime é satisfatório.

CAPÍTULO 1 DIREITO MARÍTIMO PÚBLICO AMBIENTAL: MAR, PETRÓLEO E POLUIÇÃO

1.1 O mar, a poluição ambiental e o direito internacional

O mar, historicamente, exerce papel de destaque no desenvolvimento da sociedade humana. Ao longo dos séculos foi utilizado como fonte de alimentos, riquezas e matérias primas, assim como via de transporte de mercadorias e pessoas, possuindo, dessa forma, grande valor estratégico, econômico e social. No último século, principalmente, o mar ganhou ainda mais relevância devido aos impressionantes avanços científico-tecnológicos, que permitiram uma ampliação sem precedentes dos usos do mar, transformando-o em uma fonte de riquezas a ser explorada em proveito dos Estados. As novas técnicas levaram a uma maior produção de bens e riquezas provindos do mar, tanto em termos de espaço explorado, como em termos de escala de produtividade. As novas tecnologias e descobertas científicas permitiram maior conhecimento e acesso a todas as dimensões dos mares, como a extensão, leito e subsolo marinho, além de seus recursos e do constante desenvolvimento de atividades que possam neles se realizar¹.

Somando-se a esse aspecto técnico, deve-se considerar, ainda, que o século passado foi marcado por um intenso desenvolvimento industrial e comercial, o que implicou em profundas mudanças na forma com que o homem se relaciona com o meio, que explora o ambiente de forma crescente e muitas vezes inconsequente. Os reflexos oriundos dessa nova dinâmica cumulado ao grande crescimento populacional e urbano do mesmo período resultaram em um efeito extremamente preocupante e indesejado: maiores índices de poluição. No caso do ambiente marinho é recorrente a poluição das águas, das costas e dos fundos marinhos (e das espécies que nestes lugares se encontram) das mais variadas fontes – operação de transporte, despejo de substâncias na água marinha, atividades em terra que repercutem no mar, etc². Ou seja, ao usufruir das vantagens e riquezas do mar o homem, paralelamente, assume riscos.

A poluição já gera efeitos nocivos e drásticos à vida humana, como se nota, principalmente, nos grandes desastres ambientais tanto em âmbito local quanto global. Mortalidade ou extinção de espécies, escassez de água e alimentos, problemas de saúde (como

¹ PAIM, Maria Augusta. **O petróleo no mar**: o regime das plataformas marítimas petrolíferas no direito internacional. Rio de Janeiro: Renovar, 2011. p. 65.

² SHAW, Malcolm N. **International law**. 7th. ed. Cambridge (UK): Cambridge University Press, 2014. p. 651.

dificuldades respiratórias) são alguns exemplos, infelizmente, não raros. Diante disso, nas últimas décadas, a preocupação com o meio ambiente cresceu significativamente e uma série extensa de problemas ambientais são, agora, temas vitais no cenário internacional.

Em termos jurídico-legais, a disciplina que tutela as relações e atividades que se desenvolvem no mar denomina-se direito marítimo. A doutrina subdivide a matéria em direito marítimo público e privado. Apenas para efeito de conhecimento, o direito marítimo privado, o qual não será tratado aqui, é o ramo em que se regulam as normas que estabelecem as relações *particulares* que nascem em decorrência do tráfico marítimo, ou seja, do comércio marítimo. Essa disciplina encarrega-se, portanto, de regulamentar “[...] a atividade empresarial da navegação marítima e os contratos marítimos e instituições que a eles se prendem, e solucionar conflitos atinentes à jurisdição e à aplicação de leis de Estados distintos.”³ Assim, o direito marítimo privado internacional dispõe sobre o comércio internacional e as relações jusprivatistas decorrentes dos contratos marítimos de transporte, fretamento, seguro, rebocagem, assistência, praticagem, construção, compra e venda de navios. Alguns documentos legais dessa áreas incluem a Convenção de Bruxelas sobre Abalroamento e Assistência Marítima (1910), as Regras de York e Antuérpia e as Regras de Roterdã (2008). As convenções mais importantes sobre transporte internacional e direito da navegação são: Convenção relativa à responsabilidade civil no campo do transporte marítimo de material nuclear (1971), Convenção das Nações Unidas sobre as Condições para registro dos navios (1986) e as Convenções internacionais sobre o salvamento (1989).

Porém, o ramo que interessa a esse trabalho é do direito marítimo público, que, diferentemente do privado, regula as situações oriundas das relações marítimas relacionadas ao tráfego e à intervenção dos Estados nas regras de navegação, jurisdição e soberania, segurança da navegação, salvaguarda da vida humana, do navio e da carga. A doutrina subdivide essa classificação em direito público marítimo interno e direito internacional público marítimo. O tema aqui abordado está inserido dentro do direito internacional público marítimo, que abarca os ramos do direito do mar, do direito marítimo de exploração de petróleo e gás, direito internacional marítimo ambiental, direito administrativo marítimo e direito penal marítimo.

Dentro do direito internacional público marítimo encontra-se o importante ramo do direito do mar, que trata, especificamente, de um conjunto de normas legais que visam reger o uso do mar, regulamentando as relações internacionais entre Estados soberanos sobre a

³ OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. **Curso de direito marítimo: teoria geral**. 4. ed. Barueri: Manole, 2013. v. 1. p. 17.

jurisdição e competência atribuídas a cada um deles no que se refere aos territórios marítimos e age, conseqüentemente, na prevenção e solução de conflitos ⁴.

A expressão direito do mar é relativamente recente, consagrada pela III Conferência das Nações Unidas sobre o direito do mar cujas onze sessões ocorreram entre 1973 e 1982. No entanto, a matéria remonta a tempos distantes, um dos mais antigos ramos do direito internacional, sendo um direito originalmente costumeiro. A matéria passou a ser objeto de codificação a partir de 1856, com a Declaração de Paris, e, posteriormente com as Conferências das Nações Unidas sobre Direito do Mar, sendo que a Convenção Internacional sobre Direito do Mar de 1982 somente entrou em vigor em 1994. Antes disso, alguns princípios e uma normatização limitada das relações entre os Estados e o mar ficavam a cargo da jurisprudência internacional ⁵.

Na formação e evolução do direito do mar é possível distinguir três grandes períodos. Nos primórdios, seu surgimento e desenvolvimento decorreu da disputa dos Estados pelo domínio dos espaços marítimos, caracterizando-se por uma lenta evolução de tentativas de ordenar o domínio do mar e seu acesso pelas potências marítimas da época ⁶, visto a importância histórica do mar como fonte de riquezas, meio de transporte e, claro, fonte de poder e influência. Assim, em sua origem, antes mesmo de uma codificação formal, o direito do mar versava, essencialmente, sobre o princípio da liberdade de navegação, o direito de presa de navios de bandeira estrangeira e o direito de passagem inocente.

O segundo período do processo geral de codificação se inicia em 1930, com a conferência de Haia, e, nessa fase, o direito do mar altera seu objeto, direcionando a agenda normativa internacional para as questões relativas ao uso do mar em tempos de paz e respectivamente direitos de soberania e jurisdição ⁷. Esse período “[...] é marcado pelo fracasso do direito internacional clássico na resolução dos problemas de natureza econômica surgidas com a revolução tecnológica [...]” ⁸, que exigiu inovação do direito internacional tradicional. Não obstante, embora tenha lançado alguns termos e conceitos significativos relevantes à matéria relativos, principalmente, ao aproveitamento de recursos e extensão do

⁴ OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. **Curso de direito marítimo: teoria geral**. 4. ed. Barueri: Manole, 2013. v. 1. p. 9-10.

⁵ FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na jurisprudência internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 1999. p. 12.

⁶ GUIMARÃES, Alexandre Cortes. **Os fundamentos jurídicos do direito internacional do mar para as operações privadas desreguladas no alto-mar**. 2010. 202 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2010. p. 5. Disponível em: <<http://docplayer.com.br/7326923-Os-fundamentos-juridicos-do-direito-internacional-do-mar-para-as-operacoes-privadas-desreguladas-no-alto-ar.html>>. Acesso em: 19 jan. 2017.

⁷ OCTAVIANO MARTINS, 2013, op. cit., p. 10.

⁸ GUIMARÃES, loc. cit.

mar territorial, o que evidencia o caráter econômico desse processo regulamentar, a conferência de Haia não resultou em nenhuma convenção.

Até esse momento, no entanto, considera-se que as primeiras bases para a codificação do direito do mar já estavam definidas. Já estava claro que “[...] a evolução da disciplina jurídica dos mares sempre se processou entre princípios ideologicamente opostos: a liberdade dos mares e o exercício da autoridade governamental sobre determinadas faixas do oceano.”⁹ O Direito do Mar, portanto, tem o grande desafio de lidar com a oposição entre o exercício da soberania estatal e a liberdade dos mares de forma a superar as limitações do regime vigente.

O ápice da codificação geral do direito do mar se deu no terceiro período, que teve início com a III Conferência das Nações Unidas sobre direito do mar, que resultou na Convenção das Nações Unidas sobre direito do mar (CNUDM), de 1982, o mais relevante documento da matéria. A convenção, também conhecida por Convenção de Montego Bay, onde foi assinada, teve o texto estruturado em 320 artigos, organizados em 17 partes e 9 anexos. Trata de uma vasta gama de questões concernentes ao mar e seus usos, desde navegação, tráfego e exploração de recursos até conservação e contaminação do meio marítimo. A Convenção do Mar de 1982 definiu espaços marítimos inéditos, como a zona econômica exclusiva e os Fundos Marinhos. Criou uma disciplina jurídica para “[...] atender simultaneamente às especificidades de cada espaço marítimo, a necessidade de disciplina conjunta sobre a utilização racional dos recursos do mar e também alguns dos anseios dos Estados do terceiro mundo.”¹⁰ A convenção é, enfim, um documento de característica universal, possuindo abrangência geral, e que contribuiu imensamente para a sistematização da matéria, contendo os princípios e dando as coordenadas basilares ao reunir direitos e deveres dos países signatários no que se refere ao espaço marítimo.

Nota-se, portanto, que na evolução da regulamentação do direito do mar, os fundamentos do conflito entre liberdade dos mares e soberania estatal se modificaram com o tempo. Nos primórdios, as discussões abrangiam “[...] as defesas feitas pelos Estados de um ou outro princípio eram a livre navegação versus a necessidade de segurança ou proteção da pesca.”¹¹ Atualmente, todavia, a motivação chave é econômica, relacionada à exploração de recursos, uma vez que, após um século XX marcado por um intenso desenvolvimento

⁹ FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na jurisprudência internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 1999. p. 67.

¹⁰ Ibid., p. 68.

¹¹ Ibid., p. 67.

tecnológico-científico, industrial e comercial, o homem ampliou, de forma sem precedentes, os usos tradicionais do mar, que se tornou uma fonte de riquezas em si.

Portanto, o direito do mar, em seu longínquo período de desenvolvimento foi se transformando em decorrência das matérias tratadas, bem como a forma com que são formuladas, o costume dando lugar às convenções e tratados. De forma que as normas foram se adequando às novas realidades, sejam no âmbito econômico, social, político ou tecnológico, quando não provenientes do surgimento de novos países. O resultado é que, atualmente, o direito do mar possui um robusto sistema normativo, que compreende uma série de temas envolvendo normas legais que regulam a utilização do mar, como a disciplina dos espaços marítimos, as fronteiras e os respectivos direitos de soberanias e jurisdição.

Recentemente, um tópico que vem ganhando espaço na doutrina maritimista é o *direito internacional marítimo ambiental*. Não há consenso quanto a definir esse ramo dentro da disciplina do direito do mar ou como direito autônomo, no entanto, essa questão teórica é de menor importância, não possuindo implicações práticas. É possível, portanto, sem qualquer problema, englobar as questões ambientais referentes ao mar dentro do direito do mar, sobretudo porque possui como base a Convenção das Nações Unidas sobre direito do mar. No entanto, também é igualmente aceitável posicionar o direito internacional marítimo ambiental como matéria autônoma, uma vez que vem, paulatinamente, ganhando corpo jurídico próprio, específico e robusto.

É importante desde já esclarecer que neste trabalho não se fará distinção entre direito marítimo (ambiental) ou direito do mar, pois a concepção moderna é que não há mais essa divisão, uma vez que os temas tratados são conexos e se sobrepõe, formando um todo com objetivo comum: tutelar o uso e a exploração do ambiente marítimo, seus recursos e sua soberania/liberdade.

De qualquer forma, a menção a um direito ambiental – inclusive dentro da seara marítima – é questão muito recente na história jurídica, tendo ganhado real atenção somente nas últimas décadas. A preocupação com o meio ambiente e a valorização do desenvolvimento sustentável, como já apontado, busca não somente a sobrevivência e qualidade de vida na atualidade, mas, também (e crucialmente), a proteção dos direitos das gerações futuras. No âmbito do mar, um ecossistema essencial para a vida e desenvolvimento da sociedade e, ao mesmo tempo, sensível às interferências humanas, a preocupação não poderia ser diferente. Assim, “[...] a segurança marítima e a proteção do meio ambiente influenciam cada vez mais as relações econômicas internacionais e a competitividade da

indústria naval”¹², desta forma, as normativas de cunho ambiental ganham extrema relevância no cenário contemporâneo.

É justamente neste sentido que trabalha o direito internacional marítimo ambiental, regulamentando as relações entre Estados e o exercício da atividade econômica conforme os moldes da sustentabilidade, numa equação complexa e conflituosa que busca equilibrar e integrar competitividade, desenvolvimento, direito das futuras gerações, proteção e prevenção de danos ao meio marinho no contexto do paradigma da navegação sustentável. Como destaca Eliane M. Octaviano Martins, especialista em Direito Marítimo, a navegação marítima sustentável não compreende efetivamente, ainda, um conceito consolidado, mas um paradigma regulatório e político ¹³. De qualquer forma, o transporte marítimo e o direito que o regula são orientados, hodiernamente, pelo princípio da sustentabilidade, que possui como base a navegação com o uso de recursos renováveis e que não cause risco a saúde, tanto pública como dos ecossistemas. É interessante destacar, neste sentido, que o transporte por navios é, dentre os meios de transporte disponíveis, o que possui menor taxa de emissão de monóxido de carbono e óxidos nítricos. Colocando em números, no transporte marítimo há emissão de 33,4 g de CO₂/1.000 TKU, enquanto que no transporte rodoviário, o mais poluente, há emissão de 164 g de CO₂/1.000 TKU. Outro dado que comprova tal afirmativa é que o transporte marinho e por vias navegáveis representam apenas 4,5% da emissão total de CO₂ (carbono), 4% de enxofre (SO_x) e 7% de óxido de nitrogênio (NO_x). ¹⁴

Essa “nova” e forte corrente, atenta ao meio ambiente e o impacto humano nele, preocupada com danos ocasionados pela poluição e proativamente codificando a matéria, abrange uma vasta gama de objetos, de forma que há inúmeras convenções e diversos documentos legais tratando de direito marítimo, disciplinando algum ou alguns dos temas dos muitos possíveis dentro da seara.

Não obstante, é comum a doutrina organizar as regras do direito internacional marítimo ambiental através de uma construção piramidal ¹⁵. No vértice encontra-se a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar III (CNUDM), que possui abrangência geral do conjunto da matéria, contendo os princípios e dando as coordenadas basilares à sistematização dos direitos e deveres dos países signatários no espaço marítimo. Além da CNUDM, tem-se, ainda no vértice, suas implementações: o acordo relativo à implementação

¹² OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. **Curso de direito marítimo: teoria geral**. 4. ed. Barueri: Manole, 2013. v. 1. p. 12.

¹³ Ibid, p. 98.

¹⁴ Ibid., p. 99.

¹⁵ Ibid., p. 13.

da Parte XI da CNUDM; e o acordo para implementação das provisões da CNUDM III, relativas à conservação e gerenciamento de espécies de peixes altamente migratórios e tranzonais (1995). Logo abaixo do vértice dessa pirâmide encontram-se as convenções internacionais de abrangência universal e regional que regulam, de forma pormenorizada, a matéria. Cumpre esclarecer que essas convenções não necessariamente são posteriores à Convenção das Nações Unidas sobre direito do mar. Algumas datam de anos anteriores à CNUDM. A diferença está na abrangência de conteúdo. Sendo assim, podem-se apontar seis espécies de tratados abaixo do vértice piramidal: I – convenções universais relativas à preservação da poluição marinha; II – convenções regionais relativas à proteção do meio ambiente marinho e prevenção da poluição marinha; III – convenções sobre proteção do meio ambiente marinho; IV – convenções relativas ao alto-mar, à plataforma continental e ao subsolo do alto-mar; V – convenções relativas à pesca e conservação dos recursos vivos; VI – convenções relativas a transporte internacional e direito da navegação.¹⁶

A presente pesquisa tem o objetivo de estudar as convenções sobre responsabilidade civil por danos causados por petróleo, que são convenções universais, isto é, como a própria classificação revela, tem vocação universal e alcance global. No entanto, não se encontram no vértice piramidal por serem restritas quanto ao tema, ou seja, tem abrangência temática específica. São elas: Convenção internacional sobre responsabilidade civil por danos causados por poluição por petróleo; Bruxelas, de 1969 (conhecida como *civil liability convention* – CLC 69); Convenção para o estabelecimento de um Fundo Internacional de compensação por danos causados pela poluição por petróleo, Bruxelas, de 1971 (*Fund 1971*); Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1992; Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo para Compensação de Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1992, e, por fim, o Protocolo para o Fundo Suplementar de 2003. Ainda dentro desse elenco encontram-se convenções relacionadas e das quais se fará referência adiante, como a Convenção internacional para prevenção de poluição por petróleo (OILPOL, 1954); a Convenção internacional sobre relativa à intervenção em Alto-mar nos casos de baixas por poluição por óleo (1969) e respectivo protocolo (1979); e a Convenção internacional sobre preparo, responsabilidade e cooperação em caso de poluição por óleo (1990). Complementarmente, ainda destacam-se dentro desse contexto a Convenção Internacional sobre responsabilidade civil por danos causados pela poluição por combustíveis de navios, de 2001 e a Convenção sobre substâncias nocivas, de 1996.

¹⁶ OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. **Curso de direito marítimo: teoria geral**. 4. ed. Barueri: Manole, 2013. v. 1. p. 13.

Observando esse elenco de convenções com caráter universal é possível constatar seu crescente desenvolvimento em termos quantitativos, bem como a necessária especialização em termos de matéria, com vistas a oferecer um melhor tratamento aos perigos e aos danos observados no mundo contemporâneo. Destaca-se, ainda, o grande número de tratados especificamente direcionado à temática da poluição por petróleo, revelando a importância do tema na atualidade. A multiplicidade de convenções tratando da questão acarreta certa complexidade ao quadro jurídico-legal, uma vez que informações, definições, regras e dispositivos se sobrepõem, merecendo um estudo pormenorizado das convenções que tratam sobre a responsabilidade e compensação no caso de poluição por petróleo.

1.1.1 Poluição marinha e sua dimensão internacional

Grande tema da atualidade, a poluição é preocupação central no direito internacional marítimo ambiental. Dentro da seara do direito internacional inexistente matéria com maior abundância de produção do *jus scriptum* e com tal criatividade como no direito do meio ambiente¹⁷ e, dentro desse direito internacional ambiental, nenhum outro setor atinente à poluição do meio ambiente é tão normatizado como a poluição do meio marinho¹⁸. Como visto, de fato, diversas convenções foram pactuadas a fim de se proteger o meio ambiente, algumas com abordagem de abrangência mais generalizada, outras de abrangência mais restrita, visando atividades específicas que afetam o mar.

O primeiro registro legal da definição de “poluição” foi dado pela Resolução do Conselho da OCDE, em 1974:

Introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio ambiente que causem consequências prejudiciais, de modo a colocar em perigo a saúde humana, prejudicar recursos biológicos ou sistemas ecológicos, atentar contra atrativos ou prejudicar outras utilizações legítimas do meio ambiente.¹⁹

Em suma, “poluição” pode ser definida como a alteração do meio ambiente, estrutura que viabiliza a formação e desenvolvimento da vida, provocado pela atividade humana, de maneira direta ou indireta.

¹⁷ SOARES, Guido Fernando Silva. **A proteção do meio ambiente**. Barueri: Manole, 2003. p. 83

¹⁸ OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. Desenvolvimento sustentável e transportes marítimos. **Verba Juris**, João Pessoa, ano 6, n. 6, p. 257, jan./dez. 2007a. Disponível em: <<http://periodicos.ufpb.br/index.php/vj/article/view/14867/8422>>. Acesso em: 12 abr. 2017.

¹⁹ SOARES, Guido Fernando Silva. **Direito internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidades**. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2003. p. 212.

É de se notar que a dinâmica entre o ser humano e o meio ambiente, como já apontado, sofreu profundas mudanças durante o século XX, uma vez que neste período se observou um desenvolvimento sem precedentes em todos os campos do saber, mais notadamente nos meios industrial, comercial e tecnológico, cumulado com o acelerado crescimento populacional e urbano do mesmo período, o que resultou em maiores índices de poluição.

Em segundo lugar, é preciso notar que a poluição é um fenômeno potencialmente transfronteiriço, isto é, as atividades e ocorrências ocorridas em um território de um Estado podem gerar efeitos em territórios de outros países. Como explica Malcolm Shaw ²⁰, a dimensão internacional dos temas ambientais se dá por dois motivos: primeiramente, as ações humanas geram efeitos que podem repercutir em espaços estrangeiros, de um ou mais países, isto é, a poluição gerada dentro de um país específico frequentemente acarreta sérios impactos a outros países. Tal situação é facilmente visualizada no caso da chuva ácida, oriunda da emissão de produtos químicos na atmosfera, que reagem com a água e a luz do sol formando ácidos que são carregados pelo vento e eventualmente dissipam na forma de chuva, muitas vezes em lugares distantes do local da poluição fonte. Em segundo lugar, essa dimensão internacional se dá, também, em decorrência da percepção – diga-se, aliás, recente – de que os problemas ambientais não podem ser solucionados de forma individual pelos Estados.²¹

Essa característica transfronteiriça e de interdependência fica muito evidente nas situações que envolvem o ambiente marinho. Imagine-se, por exemplo, a seguinte situação: um navio, de bandeira canadense, sofre um acidente da navegação e derrama petróleo na costa do Alaska – território estadunidense. Essa é uma situação que envolve mais de um país (Canadá e Estados Unidos) e é tutelada pelo direito do mar.

Dessa forma, a poluição do ambiente marinho não raramente configura-se como uma situação que abrange um espaço estrangeiro, envolvendo mais de um país. A exploração e manejo dos recursos do ambiente marinho, bem como a poluição oriunda da ação humana, por serem questões essencialmente transfronteiriças, necessitam de tratamento urgente e internacional, uma vez que os problemas e, conseqüentemente, as soluções podem ultrapassar as fronteiras nacionais. Assim, por intermédio das organizações internacionais, as situações envolvendo o ambiente marinho são processadas pelo direito internacional, objetivando a construção de um sistema mais justo e responsável com relação à proteção do

²⁰ SHAW, Malcolm N. **International law**. 7th. ed. Cambridge (UK): Cambridge University Press, 2014. p. 613-614.

²¹ *Ibid.*, p. 614.

ecossistema. Articular esse sistema internacional não é tarefa simples, mas necessária e urgente.

Assim, é entendido, hoje, que é preciso haver cooperação entre os países. A cooperação é, na verdade, um princípio crucial e consagrado no Direito Internacional com vistas a superar as dificuldades de lidar com a complexa relação de interdependência entre os Estados. A cooperação entre Estados na conservação e gestão dos recursos vivos é prevista no mais importante documento do direito do mar em nível internacional, a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM). O art. 118 dispõe:

Os Estados devem cooperar entre si na conservação e gestão dos recursos vivos nas zonas do alto mar. Os Estados cujos nacionais aproveitem recursos vivos idênticos, ou recursos vivos diferentes situados na mesma zona, efetuarão negociações para tomar as medidas necessárias à conservação de tais recursos vivos. Devem cooperar, quando apropriado, para estabelecer organizações sub-regionais ou regionais de pesca para tal fim.²²

O artigo 197 completa, ressaltando a importância da participação em plano mundial e regional:

Os Estados devem cooperar no plano mundial e, quando apropriado, no plano regional, diretamente ou por intermédio de organizações internacionais competentes, na formulação e elaboração de regras e normas, bem como práticas e procedimentos recomendados de caráter internacional que sejam compatíveis com a presente Convenção, para a proteção e preservação do meio marinho, tendo em conta as características próprias de cada região.²³

A relevância da proteção e preservação do meio marinho é tamanha para a CNUDM que o conceito de *poluição marinha* já é colocado no primeiro artigo:

Art. 1º [...]

4) ‘poluição do meio marinho’ significa a introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir a provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização e deterioração dos locais de recreio; [...].²⁴

²² NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Montego Bay, 1982. Disponível em: <<http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Table/Convenção-das-Nações-Unidas-sobre-o-Direito-do-Mar-1982>>. Acesso em: 13 out. 2016. (Parte VII – Alto Mar).

²³ Ibid., Parte VIII – Proteção e Preservação do Meio Ambiente – Seção 2 Cooperação Mundial e Regional.

²⁴ Ibid., Parte I – Introdução.

Tem-se, assim, uma definição que compreende os efeitos nocivos tanto para os seres humanos, como riscos a saúde, mas também para o meio ambiente em si, como danos à vida marinha. É um conceito amplo e pautado em fatores qualitativos, ou seja, na qualidade da água do mar e de vida dos seres humanos e dos seres marinhos.

Importante notar a relevância das atividades humanas no ambiente marinho uma vez que o homem é o maior fator na ocorrência de danos ao meio marítimo. Dados estatísticos revelam que 93% dos danos em ambiente marinho tem origem na ação humana, sendo que 2% são referentes a exploração e produção, 9% relacionadas a descarga em terra, 12% relativas a acidentes da navegação, 33% oriundas de operações de navios e 37% concernem a esgotos urbanos e industriais²⁵. Causas naturais são, assim, responsáveis por apenas 7% dos danos detectados no ambiente marinho. Como decorre das atividades humanas, a poluição marinha pode ter diversas fontes e previsíveis e imprevisíveis consequências. Algumas das mais expressivas atividades poluidoras envolvem o transporte de produtos químicos, o derrame, descargas operacionais, lavagem de tanques dos navios e águas de lastro e os acidentes que resultam no derramamento de petróleo.

A definição de poluição marinha produz efeitos para os Estados, como não poderia deixar de ser. O artigo 193 reconhece o direito de soberania que os Estados têm para aproveitar os seus recursos naturais, mas coloca que tal direito deve ser exercido observando-se a política de matéria ambiental, uma vez que todos os Estados possuem o dever de proteger e preservar o meio marinho. A CNUDM estipula, assim, que os Estados devem tomar, individual ou conjuntamente, todas as medidas apropriadas e compatíveis para *prevenir, reduzir e controlar* a poluição ao meio marinho. Essas são as três palavras-chave da questão ambiental, devendo ser parâmetro para a elaboração de textos legais e atividades pelos Estados. A convenção dedica uma parte inteira (Parte XII) à “Proteção e preservação do meio ambiente”, contendo tópicos como “Regras internacionais e legislação nacional para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio ambiente”, mas, como regra comum aplicável a todas as situações e a todas as formas de poluição marinha, a convenção dispõe que todos os Estados partes têm a obrigação de proteger e preservar o meio marinho (art. 192), de respeitar os direitos de outros Estados de não sofrerem poluição (art. 194, §2º) e de lutar contra toda forma de poluição marinha.

²⁵ OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. Desenvolvimento sustentável e transportes marítimos. **Verba Juris**, João Pessoa, ano 6, n. 6, p. 252, jan./dez. 2007a. Disponível em: <<http://periodicos.ufpb.br/index.php/vj/article/view/14867/8422>>. Acesso em: 12 abr. 2017.

No artigo 194, a convenção elenca fontes de poluição do meio marinho: a emissão de substâncias tóxicas, prejudiciais ou nocivas, especialmente as não degradáveis, provenientes de fontes terrestres, da atmosfera ou por alijamento; a poluição proveniente de embarcações; e a poluição proveniente de instalações e dispositivos utilizados na exploração dos recursos marinhos.

Com relação a poluição proveniente de embarcações, foco desse trabalho, a Convenção de Montego Bay estabelece, no artigo 211, que os Estados, atuando por intermédio da organização internacional competente ou de uma conferência diplomática geral, estabelecer regras e normas de caráter internacional de proteção contra poluição, minimizando o risco de acidentes que possam causar danos ao meio marinho, incluindo o litoral e danos relacionados aos Estados costeiros.

Assim, a utilização do mar e os navios que nele navegam estão submetidos a diversas regras, muitas das quais geram deveres e estipulam competências aos Estados. Primeiramente, os navios possuem uma nacionalidade e um nome. Sua nacionalidade decorre do Estado de pavilhão (ou de bandeira) que o navio arvora em seu mastro, sendo o Estado responsável por estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade aos navios, para registro desses no seu território e para o direito de arvorar sua bandeira. Assim, os navios possuem a nacionalidade do Estado apenas de cuja bandeira estejam autorizados a arvorar, devendo, ademais, existir vínculo substancial entre o Estado e o navio, que não pode ostentar mais de uma bandeira. O Estado é, desta forma, responsável por manter um registro no qual figurem os nomes e as características dos navios que arvores a sua bandeira – exceto aqueles que estejam excluídos dos regulamentos internacionais devido ao seu reduzido tamanho.

Em alto-mar, a jurisdição sobre os navios é definida pelo pavilhão que arvores, sendo o Estado de pavilhão (ou de bandeira) competente para aplicar normas e fazer cumpri-las no seu interior. Essa disposição não apenas define a submissão em alto-mar em questões internacionais, mas também estabelece a responsabilidade do estado de pavilhão sobre os navios que arvores sua bandeira, o que implica numa série de obrigações. Neste sentido, a convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar coloca em seu artigo 94: “Todo estado deve exercer, de modo efetivo, a sua jurisdição e seu controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre os navios que arvores a sua bandeira.” Tais medidas incluem o controle na garantia da segurança no mar desde a construção do navio, equipamento e condições de navegabilidade até as condições de trabalho, formação das tripulações e prevenção de abalroamentos. Essas medidas de controle e segurança visam assegurar que cada

navio, mesmo antes de seu registro, seja inspecionado em intervalos apropriados para que se averigüe as condições relativa à segurança da navegação do navio. O Estado de bandeira tem competência, ainda, para corrigir quaisquer irregularidades, inclusive o deve de fazê-lo mediante prévia investigação caso um estado estrangeiro comunique-o diante de suspeitas de descumprimento da jurisdição ou das medidas de controle apropriados.

Essas medidas são cruciais para a garantia da segurança marítima, visando a prevenção de acidentes, o controle e correção de irregularidades, a garantia das condições adequadas de navegabilidade dos navios e a regularidade técnica e administrativa dos navios, tanto em âmbito interno quanto internacional. É possível compreender a relevância dessas disposições quando se observa as principais causas de acidentes da navegação: erros humanos, falhas com equipamentos, falhas no casco do navio, colisão/abalroamento, incêndios e explosões. Percebe-se que muitos percalços poderiam e podem ser evitados caso haja um efetivo controle e fiscalização pelos estados de bandeira sobre os navios sob sua jurisdição.

Assim, quanto mais displicente e deficitária for essa supervisão, maiores são as chances de ocorrência de acidentes. Existem, nesse cenário, alguns estados chamados de pavilhões de complacência. Estes estados de complacência, ao procurar alcançar um transporte marítimo mais competitivo, optam pela adoção de regras mais brandas permitidas por uma política de regime jurídico pouco exigente, com relação a questões como condições de trabalho e montagem e preservação do navio. Representam, assim, um sério risco a segurança na navegação marítima, não por acaso, correspondendo a, aproximadamente, 90% dos casos de acidentes marítimos.

No entanto, quanto às normas sobre responsabilidade civil, que dizem respeito à obrigação de reparar um dano, a Convenção de Montego Bay limita-se a estabelecer princípios gerais, isto porque a convenção é um documento de caráter universal, como já explicado, e não pretende esgotar o assunto da poluição do meio marinho. Há inúmeras convenções, tanto anteriores como posteriores à Montego Bay, que cuidam dos temas pormenorizados. É o caso da poluição especificamente causada por derramamento de petróleo, cuja responsabilidade pelos danos consequentes é disciplinada pelas convenções de responsabilidade civil estudadas neste trabalho.

Em conclusão, pode-se afirmar que a convenção de Montego Bay apresenta as linhas gerais e os princípios a serem seguidos, sendo, assim, de suma importância para o direito do mar, mas não possui vocação para lidar com assuntos mais específicos como a responsabilidade civil e compensação pelos danos oriundos da poluição por petróleo, de

forma que deixa para convenções direcionadas aos diversos temas específicos tratar das normas de forma mais pormenorizada.

1.2 O petróleo no mar e o risco no seu transporte: os grandes derramamentos de petróleo

Dentro da seara do direito ambiental internacional e do direito do mar, um ramo se destaca: a poluição por petróleo. O petróleo, bem de grande valor na atualidade, é causa de emblemáticos episódios de poluição ambiental e o fato é que a sociedade atual é conhecida por ser a sociedade dependente do hidrocarboneto.

Petróleo, palavra de origem do latim *petroleum*, proveniente de *petru*, que significa “pedra” e *oleum*, óleo, ou seja, é o “óleo da pedra”, pois é encontrado em rochas. É um óleo mineral, inflamável, com cheiro característico e, em geral, menos denso que a água e com cor variando entre negro e castanho escuro ²⁶. É formado pela decomposição lenta de significativas quantidades de matéria orgânica, depositados no subsolo, sobre camadas sucessivas de sedimentos – formando as bacias sedimentares –, que sob o efeito da pressão e temperatura transformam-se em hidrocarbonetos e acumulam-se em jazidas ²⁷.

O petróleo é, sem dúvida, uma matéria prima diversificada. Quando extraído no campo de produção recebe a denominação de *óleo cru*, que é o petróleo em seu estado natural, formado por hidrocarbonetos e também proporções menores contaminantes. Hidrocarbonetos são substâncias compostas somente por átomos de carbono (C) e hidrogênio (H), que representam, respectivamente, de 83-87% e 11-14% do peso do óleo cru. Os contaminantes que compõe o óleo cru são o enxofre (0,06-8% do peso do óleo cru), o nitrogênio (0,11-1,7%), o oxigênio (0,1-2%) e metais (até 0,3), como níquel (Ni), ferro (Fe), cobre (Cu) e sódio (Na) ²⁸. Desse óleo cru, através do processo de refino, várias frações podem ser obtidas, sendo divididos em derivados energéticos ou combustíveis e derivados com aplicações não energéticas. Dentre os combustíveis tem-se: gás combustível, gasolina, diesel, óleo pesado, querosene, gás liquefeito de petróleo (GLP) e coque (utilizado na indústria de cimento e aço). Embora não se pretenda fazer um estudo exacerbadamente

²⁶ UNICAMP. Divisão de Engenharia de Petróleo. **O que é petróleo?** Campinas, [20--]. Disponível em: <<http://www.dep.fem.unicamp.br/?q=pt-br/oquepetroleo>>. Acesso em: 27 abr. 2016.

²⁷ PAIM, Maria Augusta. **O petróleo no mar: o regime das plataformas marítimas petrolíferas no direito internacional.** Rio de Janeiro: Renovar, 2011. p. 9.

²⁸ JÚNIOR, Gilvan. **Processamento primário de petróleo/noções de processo de refino.** Aracaju, [20--]. Disponível em: <http://www.tecnicodepetroleo.ufpr.br/apostilas/engenheiro_do_petroleo/processamento_primario.pdf>. Acesso em: 21 maio 2016.

técnico dessas diferenciações, é relevante se ter em noção das variadas nomenclaturas, pois as convenções tratadas nesse estudo farão essa separação para fins de responsabilidade e compensação por danos nos casos de poluição.

A procura pelo petróleo aumentou significativamente no século XIX, principalmente devido à necessidade de querosene para iluminação, substituindo o óleo de baleia, que se tornava cada vez mais caro ²⁹. No entanto, foi no pós-guerra que o petróleo tornou-se o combustível do movimento de urbanização, ditando o novo modo de vida moderno e assumindo papel estratégico na economia mundial, fato que perdura até os dias atuais. O petróleo, enfim, tornou-se sinônimo de riqueza e poder. No ano de 2015 correspondeu a 36.1% da matriz energética mundial, sendo assim a maior fonte de energia do planeta ³⁰.

A atividade da indústria de petróleo envolve várias etapas. A primeira é a exploração, momento em que se realizam os estudos preliminares para a localização de uma jazida através da análise do solo e subsolo aplicando-se os conhecimentos da geologia e da geofísica. Uma vez determinado um local, inicia-se a segunda etapa, de perfuração. Perfura-se um poço – o poço pioneiro – mediante o uso de uma sonda, ou torre de perfuração. O processo consiste na trituração da rocha, com o objetivo de atingir as camadas subterrâneas. Comprovada a existência de petróleo, outros poços são perfurados a fim de se determinar a extensão da jazida. Esse procedimento visa determinar, previamente, a viabilidade da produção de petróleo no local. Sendo viável prossegue-se com a perfuração de poços para a formação de um campo de petróleo. ³¹ A terceira etapa é a produção de petróleo, isto é, a extração da substância do solo, que pode ser espontânea (quando o óleo vem à superfície impellido pela pressão interna dos gases) ou através de bombeamento. A quarta etapa é o refino, feito em uma refinaria, quando o petróleo é submetido a diversos processos para obtenção de seus derivados. “Refinar petróleo é, portanto, separar suas frações, processá-lo, transformando-o em produtos de grande utilidade: os derivados de petróleo.” ³²

²⁹ MORO, Licoln Fernando Lautenschlager; NASCIMENTO, Claudio Augusto Oller. Petróleo: energia do presente, matéria-prima do futuro? **Revista USP**, São Paulo, n. 89, p. 90-97, mar./maio 2011. Disponível em: <<http://rusp.scielo.br/pdf/rusp/n89/07.pdf>>. Acesso em: 9 maio 2016.

³⁰ Gás natural vem em segundo lugar, representando 26%, carvão em terceiro, com 18%, energia nuclear em quarto, com 9,8%, bicomustíveis em quinto, com 5,8% e hidroelétricas, em sexto, representam 2.2% da matriz energética mundial. Outras fontes correspondem a somente 1.2%. (OECD; IEA. **Key world energy statistics**. Paris, 2016. p. 7. Disponível em: <<http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/KeyWorld2016.pdf>>. Acesso em: 12 abr. 2017).

³¹ UNICAMP. Divisão de Engenharia de Petróleo. **O que é petróleo?** Campinas, [20--]. Disponível em: <<http://www.dep.fem.unicamp.br/?q=pt-br/oqueepetroleo>>. Acesso em: 27 abr. 2016

³² Ibid.

Por fim, tem-se a última etapa, a do transporte do petróleo e seus derivados, que é feita por oleodutos, navios petróleos e terminais marítimos. O mar exerce papel central nessa etapa, pois é local de produção além de ser via de circulação entre os países produtores e os mercados consumidores ao redor do mundo.

Esse transporte de petróleo é realizado por navios chamados de petroleiros, no inglês, *tankers*, que podem ter mais de 380 metros de comprimento, 68 metros de largura e alcançar 24.5 metros para baixo do nível do mar quando totalmente carregados. Há diferentes tipos de navios petroleiros, sendo categorizados pela quantidade de carga que podem transportar, valor representado dado pelo “porte”, ou *deadweight (DWT)*. Os valores são impressionantes, partindo de 10.000 dwt até mais de 440.000 dwt, como no caso dos navios que transportam petróleo cru.

Em 2010, aproximadamente 1.8 bilhões de toneladas de óleo cru, equivalente a 45% da produção mundial de óleo cru, foram transportados em navios-tanques (petroleiros) por rotas marítimas ³³. Dados do mesmo ano revelam que o transporte por navios-tanques, incluindo o transporte de petróleo, correspondeu a um terço (1/3) de todo o volume mundial transportado por via marítima. A tendência é que esse valor cresça, uma vez que o comércio de petróleo deve permanecer em alta em decorrência de vários fatores, como a crescente demanda por energia nas economias em desenvolvimento, o descobrimento de novas jazidas, bem como novas descobertas científico-tecnológicas envolvendo o uso do petróleo e seus derivados.

As principais regiões de exploração *offshore* são o Golfo do México, o sudeste da Ásia, o Mar do Norte, a costa da África e a costa do Brasil ³⁴. As principais rotas de transporte de petróleo podem ser visualizadas no mapa a seguir:

³³ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution**: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). p. 3.

³⁴ PAIM, Maria Augusta. **O petróleo no mar**: o regime das plataformas marítimas petrolíferas no direito internacional. Rio de Janeiro: Renovar, 2011. p. 14.

Figura 01 – Principais rotas de transporte de petróleo no mundo



Fonte: TANKERS INTERNATIONAL. **Education section:** trading: main trade lanes. London, 2011. Disponível em: <http://www.tankersinternational.com/trade_lanes.php>. Acesso em: 21 maio 2016.

A imagem mostra as principais rotas mundiais de transporte de petróleo. Do golfo árabe saem navios, principalmente, para o golfo americano (AG/USG), China (AG/CHINA), Japão (AG/JAPAN), Singapura (AG/SINGAPORE) e Europa (AG/UKC – UK/*Continent*). Da costa oeste da África rumo ao golfo americano (WAF/USG) e para China (WAF/CHINA). E, do mar do norte rumo, principalmente, ao Canadá (NSEA/ECC – *East Coast Canada*).

Adicionalmente, ainda têm-se muitas outras rotas importantes: saindo do México; da Venezuela; do golfo árabe rumo ao Brasil, Canadá, Índia, Indonésia, Coreia do Sul, Filipinas, Mar Vermelho, África do sul, Taiwan e Tailândia; do México saem navios carregados rumo à Índia e Japão; e, ainda, do Mediterrâneo rumo à China, Canadá, Japão, Coreia do Sul, Singapura, Tailândia, Europa e Estados Unidos. Outro destaque é o Brasil, também reconhecidamente um grande produtor, exportando principalmente para China e Índia ³⁵.

O volume e variedade de rotas evidencia a intensa troca de petróleo em escala global e a importância do mar como meio de transporte. E não poderia ser diferente: mundialmente, segundo dados de 2014 do Departamento de Estatística do EUA (EIA, sigla em inglês), os quinze maiores produtores de petróleo, em ordem crescente, são: Estados Unidos (13.973 mil barris *por dia*), Arábia Saudita (11.624 mil), Rússia (10.853 mil), China (4.526 mil), Canadá

³⁵ TANKERS INTERNATIONAL. **Education section:** trading: main trade lanes. London, 2011. Disponível em: <http://www.tankersinternational.com/trade_lanes.php>. Acesso em: 21 maio 2016.

(4.383 mil), Emirados Árabes Unidos (3.471 mil), Irã (3.380 mil), Iraque (3.371 mil), Brasil (2.950 mil), México (2.812 mil), Kuwait (2.780 mil), Venezuela (2.689 mil), Nigéria (2.427 mil), Qatar (2.055 mil) e Noruega (1.904 mil).

Já em termos de consumo, o ranking é: Estados Unidos (18.8961 mil barris *por dia*), China (10.480 mil), Japão (4.531 mil), Índia (3.660 mil), Rússia (3.493 mil), Brasil (3.003 mil), Arábia Saudita (2.961 mil), Canadá (2.431 mil), Alemanha (2.403 mil), Coreia do Sul (2.324 mil), México (2.044 mil), Irã (1.885 mil), França (1.767 mil), Indonésia (1.718 mil), Reino Unido (1.508 mil).³⁶

Percebe-se que alguns países que não estão entre os maiores produtores fazem parte da lista de maiores consumidores, como é o caso da Alemanha. Por outro lado, alguns países, embora figurem na lista de maiores produtores, não produzem o suficiente para suprir sua demanda, como é o caso dos Estados Unidos. Ambos os casos ilustram a necessidade de se transportar o petróleo entre as mais diferentes regiões do mundo. As desigualdades entre consumo e produção de petróleo no mundo justificam o fluxo comercial do petróleo e de seus derivados por via marítima. As reservas e a produção de petróleo estão concentradas de forma significativa em alguns poucos países e regiões, o que implica numa necessidade de transportar esse petróleo das regiões produtoras para o resto do mundo.

Neste transporte, entretanto, podem ocorrer incidentes que resultam, muitas vezes, em derramamentos de petróleo, sendo que, quanto maior for a concentração navios em uma rota, maior será o risco associado à mesma. Assim, inevitavelmente, registrou-se ao longo dos anos de transporte marítimo de petróleo inúmeros acidentes, com alguns casos ocasionando danos em larga escala, que ganharam notoriedade e atenção da comunidade jurídica internacional. É este ponto que passa a ser analisado a partir de agora.

1.2.1 Grandes derramamentos de petróleo

Como já apontado, dentre as causas de poluição marinha, os acidentes que resultam no derramamento de petróleo são as mais relevantes. Milhões de toneladas de petróleo e derivados foram derramados no mar nos últimos anos, sendo 6.000 toneladas somente em 2016 ³⁷. São inúmeros os casos de acidentes marítimos envolvendo o derramamento de

³⁶ ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION. Geography: International: International energy information, including overviews, rankings, data and analyses. Disponível em: <<https://www.eia.gov/beta/international/>>. Acesso em: 25 jun. 2015.

³⁷ IOTPF. **Oil tanker spill statistics 2016**. London, 2016. Disponível em: <<http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>>. Acesso em: 01 mar. 2017.

petróleo na história da navegação. Alguns navios petroleiros, embora tenham despejado um número alto de petróleo, causaram pouco dano ambiental, por terem ocorrido em locais distantes no mar, não atingindo a costa de nenhum país e/ou por terem uma resposta de contenção de danos rápida. Por outro lado, alguns acidentes tiveram maior impacto ambiental e provocaram relevantes mudanças na legislação. A tabela e a figura a seguir reúnem os 20 maiores acidentes com petróleo, em termos de toneladas derramadas ao mar, mostrando um breve resumo dos acidentes e as localizações no mapa mundial.

Tabela 01 – 20 maiores acidentes de derramamento de petróleo desde 1967 ³⁸

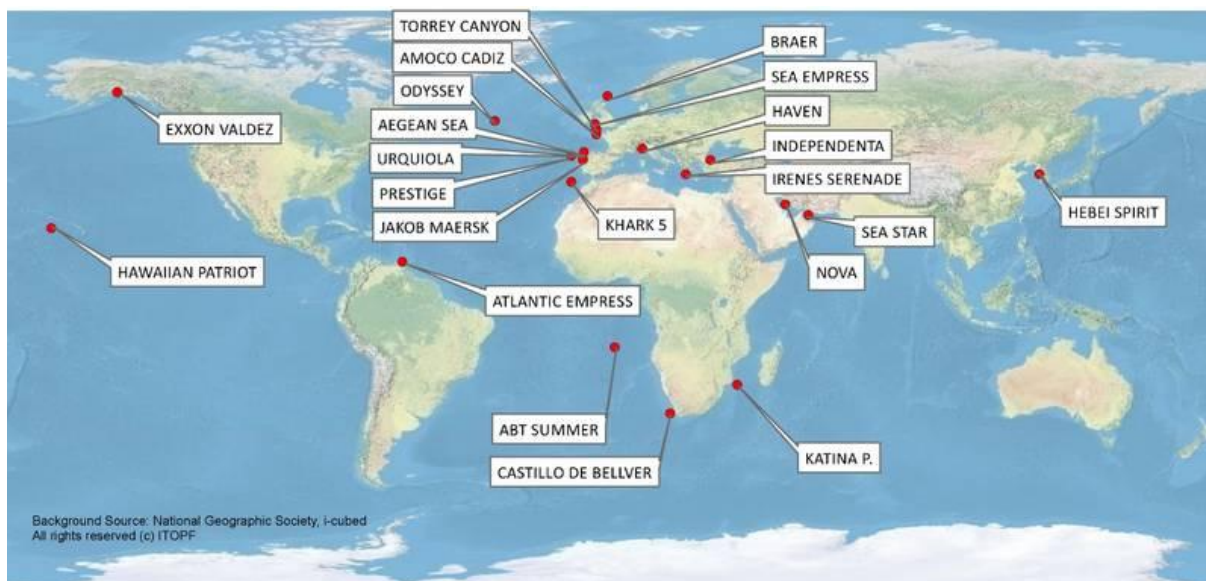
Posição	Nome do navio	Ano	Localização	Volume derramado (em toneladas) ³⁹
1	Atlantic Empress	1979	Próximo a Tobago, Caribe	287.000
2	ABT Summer	1991	700 milhas náuticas de Angola	260.000
3	Castillo Bellver	1983	Próximo a baía de Saldanha, África do Sul	252.000
4	Amoco Cadiz	1978	Costa da Bretanha, França	223.000
5	Haven	1991	Genova, Itália	144.000
6	Odyssey	1988	700 milhas náuticas da Nova Escócia, Canadá	132.000
7	Torrey Canyon	1967	Ilhas Scilly, Reino Unido	119.000
8	Sea Star	1972	Golfo de Omã	115.000
9	Irenes Serenade	1980	Baía de Navarino, Grécia	100.000
10	Urquiola	1976	La Coruna, Espanha	100.000
11	Hawaiian Patriot	1977	Próximo a Honolulu, EUA	95.000
12	Independenta	1979	Bósforo, Turquia	94.000
13	Jakob Maersk	1975	Oporto, Portugal	88.000

³⁸ Tabela adaptada de: IOTPF. **Oil tanker spill statistics 2016**. London, 2016. Disponível em: <<http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>>. Acesso em: 10 fev. 2017.

³⁹ Valores arredondados para milhares.

Posição	Nome do navio	Ano	Localização	Volume derramado (em toneladas) ⁴⁰
14	Braer	1993	Ilhas Shetland, Reino Unido	85.000
15	Aegean Sea	1992	La Coruna, Espanha	74.000
16	Sea Empress	1996	Milford Haven, Reino Unido	72.000
17	Khark 5	1989	Próximo do Marrocos	70.000
18	Nova	1985	Próximo à Ilha Kharg, Golfo do Irã	70.000
19	Katina P	1992	Próximo a Maputo, Moçambique	67.000
20	Prestige	2002	Próximo a Galicia, Espanha	63.000

Figura 02 – Localização dos 20 maiores derramamentos de petróleo



Fonte: IOTPF. **Oil tanker spill statistics 2016.** London, 2016. Disponível em: <<http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>>. Acesso em: 10 fev. 2017.

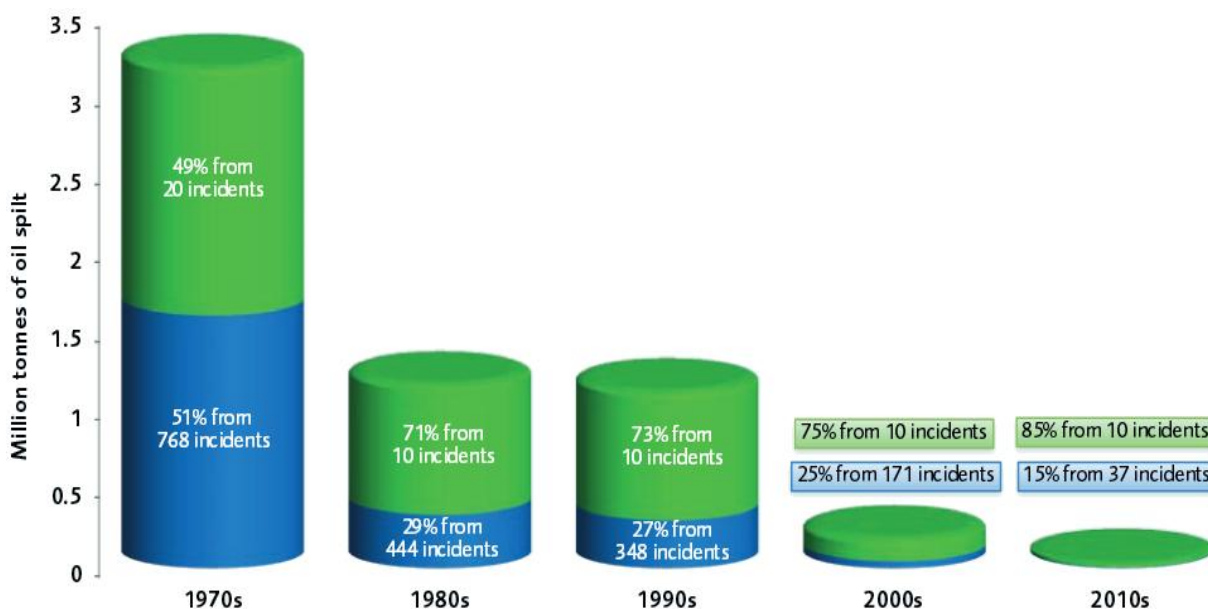
Um dado muito interessante, que revela a magnitude e impacto desses grandes acidentes, é que poucos casos de acidentes em larga escala são responsáveis por uma alta porcentagem de petróleo derramado no mar. Por exemplo, na década de 90 ocorreram 358 derramamentos de sete toneladas ou mais, resultando em 1.133.000 toneladas de petróleo

⁴⁰ Valores arredondados para milhares.

despejados; 73% desse montante é fruto de apenas 10 acidentes. Nos anos 2000 ocorreram 181 derramamentos de sete toneladas ou mais, resultando em 196.000 toneladas; 85% desse valor é fruto de apenas 10 acidentes. O mesmo foi observado no período 7 anos entre 2010 e 2016: 47 casos de derramamento de sete ou mais toneladas, resultando em 39.000 toneladas ao mar; 83% desse montante provém de apenas 10 acidentes.⁴¹

Os grandes acidentes são tão problemáticos que um único acidente em larga escala pode alterar drasticamente os dados de uma década. O gráfico abaixo evidencia o impacto de grandes derramamentos na década em comparação com pequenos derramamentos nas décadas de 70, 80, 90 e 2000.

Gráfico 01 – Derramamentos de 7 toneladas ou mais por década



Fonte: IOTPF. **Oil tanker spill statistics 2016.** London, 2016. Disponível em: <<http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>>. Acesso em: 10 fev. 2017.

O eixo y representa a quantidade (em milhões) de petróleo derramado, enquanto que o eixo x representa a linha temporal por década (1970, 1980, 1990, 2000 e 2010). O número de incidentes e a porcentagem de participação no volume total derramado está identificada em cada década. Na década de 70, praticamente metade da quantidade de petróleo derramado foi oriunda de 768 incidentes, enquanto que os outros 50% tiveram origem em apenas 20 grandes incidentes. Essa proporção se acentuou com o decorrer das décadas: 71% do petróleo derramado por apenas 10 incidentes em 80, 73% em 90, 75% em 2000 e, finalmente, 85% do

⁴¹ IOTPF. **Oil tanker spill statistics 2016.** London, 2016. Disponível em: <<http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>>. Acesso em: 10 fev. 2017.

valor de petróleo derramado na década de 2010 (com dados até final de 2016) provém de apenas 10 incidentes. A visualização das figuras do gráfico, em azul e verde, deixam muito claro que o número de incidentes e de petróleo derramado diminuíram drasticamente nas últimas décadas. No entanto fica evidente também como um incidente em larga escala é capaz de interferir nos dados de uma década toda, já que a porcentagem verde (maiores incidentes) cresceu muito em relação a porcentagem azul (outros incidentes), como pode ser visto.

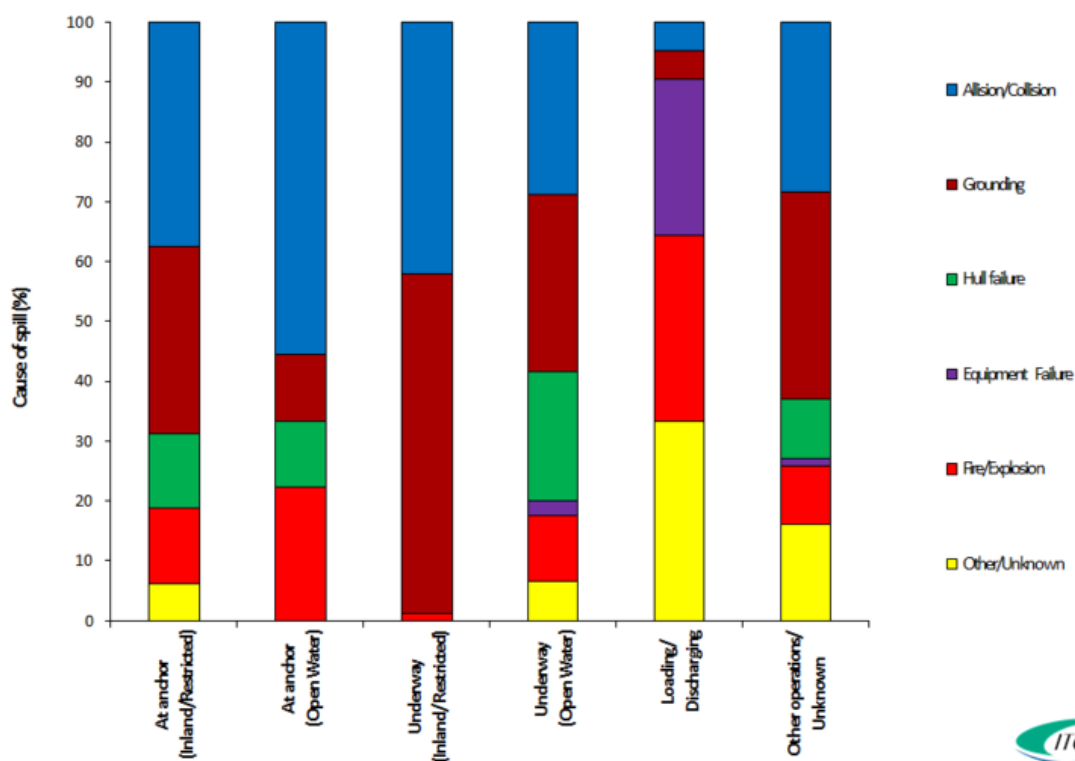
1.2.2 Causas dos acidentes que resultam no derramamento de petróleo

Inúmeras são as causas para os acidentes da navegação que resultam em derramamento de petróleo e derivados, mas, pode-se apontar como principais causas o erro humano da tripulação ou erro decorrente de instruções da praticagem bem como incêndios, explosões e encalhe. Outro fator a ser considerado é o estado de navegabilidade, que pode ser precário, e casco simples, de mesma forma que o estado do navio mediante sua idade. Além disso, fenômenos da natureza (fortuna do mar), historicamente, sempre configuraram um risco para a navegação.

Um grande problema são os navios de Estados chamados de “Pavilhões de Complacência” ou “Bandeira de Complacência”. Aproximadamente 90% dos acidentes ocorrem com tais navios, que “[...] possuem legislação trabalhista e tributária pouco exigentes e utilizam-se da tecnologia e do capital trazido pelos armadores em seu benefício.”⁴² Essa complacência prejudica a segurança na navegação marítima, de forma que os pavilhões de complacência representam um sério risco para a preservação do meio ambiente marinho, sendo os grandes responsáveis por acidentes marítimos, contribuindo, assim, enormemente para a poluição dos mares. Os Estados que permitem tal complacência procuram alcançar um transporte marítimo mais competitivo, ou seja, mais lucrativo, através da adoção de uma política de baixos salários e más condições de trabalho aos seus trabalhadores, permitida pelo regime jurídico pouco exigente, tudo isso em nome de uma disputa mais lucrativa e competitiva. No entanto, acabam representando, na verdade, uma concorrência desleal para os armadores que não se utilizam das mesmas técnicas para baixar seus custos. Ou seja, é um típico caso em que preocupação com a competitividade vem em detrimento da segurança.

⁴² FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na jurisprudência internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 1999. p. 223.

Gráfico 02 – Causas de grandes (>700 toneladas) derramamentos de petróleo entre 1970 e 2015



Fonte: IOTPF. **Oil tanker spill statistics 2015**. London, 2015. Disponível em: <<http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>>. Acesso em: 15 maio 2016.

Conforme revelam os dados da IOTPF, no período entre 1970 a 2015, 50% dos grandes derramamentos de petróleo ocorreram enquanto as embarcações encontravam-se em mar aberto (*open water*). E abalroamento (*collision*), colisão (*allision*)⁴³ e encalhe (*grounding*) correspondem por 59% das causas para tais acidentes, número que aumenta para 99% dos derramamentos nos casos em que o navio estava no interior do território de um estado ou em águas registradas.

Os dados gerais para as principais causas de acidentes marítimos que resultam em derramamento de óleo num valor superior a 7 toneladas, portanto, são os seguintes: 21% dos acidentes ocorrem devido a falhas nos equipamentos; 7% devido a falhas no casco do navio; 3% devido a encalhe; 2% por colisão e abalroamento; 2% por incêndio ou explosão.

⁴³ Importante não gerar confusão com a tradução e significado: abalroamento (*collision*) e colisão (*allision*). Em termos marítimos, abalroamento é o choque violento entre dois navios ou embarcações; e colisão é o choque entre uma embarcação e um objeto fixo.

1.2.3 Consequências socioeconômicas e ambientais dos derramamentos de petróleo

Quando o óleo é derramado no mar, ocorre seu espalhamento e formação de uma mancha de espessura variável conforme as características do óleo e do acidente. Este volume vazado esta sujeito a velocidade e direção dos ventos superficiais e correntes marinhas, que determinam sua trajetória de movimento e fazem com que a mancha se expanda e se espalhe, o que culmina com o aumento de sua área e a diminuição de sua espessura.⁴⁴ Uma vez no mar, esse óleo passa então por diversos e variáveis processos físico-químicos que dependem de inúmeros fatores como o produto vazado, a irradiação solar, temperatura ambiente e na água, impacto das ondas e correntezas, entre outros. Os resultados, portanto, são variáveis, podendo ocorrer o espalhamento ou expansão, a evaporação, dissolução, dispersão natural, emulsificação, oxidação ou foto-oxidação, sedimentação e biodegradação. Esses fenômenos são mais bem estudados por cientistas da área e sua compreensão é crucial para que se determine a melhor resposta aos acidentes que envolvem derramamento de óleo conforme suas características específicas.

Os impactos de cada acidente são variáveis, mas é comum a ocorrência de uma fina película na mancha que atua como filtro, dificultando a penetração da luz do sol e as trocas gasosas entre as superfícies do ar e da água⁴⁵. Esse efeito é extremamente danoso ao ambiente marinho, uma vez que impele a redução da produtividade de fito e zooplânctons, que são a base da cadeia alimentar marinha, ocasionando a mortalidade em massa. Além disso, é comum observar a contaminação de peixes e outras espécies, chegando até a afetar aves que entram em contato com a substância tóxica.

Atingindo as costas marinhas, os efeitos são igualmente terríveis, afetando uma gama de animais que vão além de peixes e criaturas marinhas, chegando aos mamíferos, répteis, anfíbios e aves que vivem nos oceanos ou suas proximidades e dependem desses espaços para reprodução, para alimentação ou como habitat natural. A ingestão dos resíduos tóxicos, por exemplo, pode ser letal ao provocar lesões tais como asfixia ou danos ao sistema reprodutor.

Ademais, considerando os fatores geográficos, é interessante apontar que em mar aberto há maior facilidade de dispersão e diluição das manchas do óleo derramado, enquanto que em zonas costeiras ocorre a concentração do óleo.

⁴⁴ COSTA, Daniele Mesquita Bordalo. **A valoração econômica como ferramenta para a compensação de derramamentos de petróleo**. 2012. 199 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Energético) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012. p. 34. Disponível em: <<http://docplayer.com.br/6738207-A-valoracao-economica-como-ferramenta-para-compensacao-de-derramamentos-de-petroleo-daniele-mesquita-bordalo-da-costa.html>>. Acesso em: 13 abr. 2017.

⁴⁵ Ibid., 37.

Portanto, os efeitos são variáveis em decorrência de inúmeros fatores, de forma que a capacidade de recuperação do ambiente, seja ele marinho ou costeiro, se dá em função de características do derramamento bem como da sua complexidade e resiliência. Somando-se aos fatores do próprio acidente, é relevante, ainda, a rapidez na resposta, parâmetro fundamental para o controle da extensão dos efeitos, tanto em termos geográficos como em termos de severidade. Assim, é de máxima importância a escolha cuidadosa e acertada para cada caso. A utilização de procedimentos inadequados poderá resultar não apenas em sua ineficácia, mas, ainda pior, em danos tão graves ou mais sérios que os gerados pelo próprio óleo, ampliando o tempo requerido para a recuperação do ecossistema atingido. Cumpre ressaltar, ainda, que devido à complexidade do ecossistema marinho, existem limites para o grau de recuperação artificial do ambiente frente ao dano ocorrido.⁴⁶

Os impactos sociais não são menos trabalhosos e custosos. Abrangem prejuízos diretos e indiretos nas atividades econômicas, com a paralisação ou inviabilização permanente dessas. Por exemplo, um acidente pode afetar um hotel localizado na zona costeira ou a atividade pesqueira nas regiões afetadas. Destaca-se, ainda, os danos às propriedades privadas. Essas situações, assim como as questões ambientais, também são passíveis de pedido de compensação adequada pelos danos suportados em decorrência do derramamento de petróleo ou derivados.

Tem-se, assim, efeitos imediatos e efeitos a longo prazo, que são, em larga medida, imprevisíveis, sendo complexos, duradouros e custosos, podendo-se identificar uma nova consequência a qualquer momento e, inclusive, em lugares inesperados.

Um acidente numa transação de petróleo pode se revelar catastrófica em termos econômicos para os que exploram tal atividade. A reparação dos danos, incluindo medidas de limpeza e prevenção da poluição, danos à propriedade, danos ao meio ambiente, perdas econômicas diretas ou indiretas e pagamento de profissionais (técnicos, advogados, empresas de engenharia marinha...) que, como visto, são extremamente amplos e complexos, pode chegar a cifras bilionárias e se estender por décadas. Esse prejuízo, além de custoso em termos econômicos, é trabalhoso e demanda tempo e empenho do investidor, o que, do ponto de vista do comércio, é altamente indesejável. Observando o histórico de incidentes e as ações legais resultantes, é possível ver que existe uma grande discrepância entre as compensações

⁴⁶ COSTA, Daniele Mesquita Bordalo. **A valoração econômica como ferramenta para a compensação de derramamentos de petróleo**. 2012. 199 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Energético) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012. p. 40. Disponível em: <<http://docplayer.com.br/6738207-A-valoracao-economica-como-ferramenta-para-compensacao-de-derramamentos-de-petroleo-daniele-mesquita-bordalo-da-costa.html>>. Acesso em: 13 abr. 2017

requeridas e as compensações efetivamente pagas, demonstrando a incerteza dos custos provenientes dos acidentes. Fica claro, também, o tempo consideravelmente extenso despendido na resolução desses casos.

Embora as dificuldades sejam grandes, os danos oriundos da poluição por petróleo proveniente de derramamentos por navios precisam ser reparados. A indústria do petróleo é altamente lucrativa, sendo, na verdade, uma das atividades mais rentáveis da atualidade, e deve ser encarregada de adimplir com os prejuízos ambientais e sociais que venha causar, uma vez que trata-se de uma atividade de risco, isto é, uma atividade com inerente alto potencial poluidor. Por outro lado, para que se tenha maior segurança jurídica e comercial, é de extrema importância que se tenha um regime coeso, eficiente e, ao mesmo tempo, abrangente. Daí a relevância do regime de responsabilidade e compensação ora em pauta: o regime em vigor oferece vantagens não apenas aos que sofrem com os danos da poluição e merecem ser compensados, mas também para os responsáveis pela poluição e, conseqüentemente, de seus encargos econômicos de reparação. As regras estabelecidas oferecem um procedimento que reduz as incertezas e promove a justiça.

Enfim, os efeitos potencialmente devastadores dos acidentes que culminam com o derramamento de petróleo, geram severas perdas econômicas, sociais e comerciais, o que fez com que o problema da poluição de petróleo oriunda de navios atraísse grande atenção internacional. Os Estados e agentes particulares, frente à série de desastres ambientais que se registraram na história do transporte marítimo, se atentaram para a necessidade de se criar mecanismos de prevenção e resposta. Essa preocupação se traduziu numa mobilização que deu origem a um significativo corpo jurídico-legal de instrumentos de prevenção, responsabilização e compensação de danos nos casos de poluição por derramamento de petróleo.

CAPÍTULO 2 AS CONVENÇÕES SOBRE RESPONSABILIDADE E COMPENSAÇÃO POR POLUIÇÃO DECORRENTE DE DERRAMAMENTO DE PETRÓLEO POR PETROLEIROS

Como visto no capítulo anterior, a sociedade contemporânea é dependente do hidrocarboneto, sendo o petróleo fonte de riqueza, poder e influência global. Por este motivo é altamente improvável que o petróleo deixe de ser explorado, produzido e transportado nas próximas décadas. Assim, considerando que o nosso estilo de vida não permite abdicar dessa fonte de energia e que, paralelamente, o transporte de petróleo possui um inerente e forte potencial poluente, se fez necessária a criação de um regime legal de responsabilização e compensação pelos danos provenientes dos acidentes com navios que resultassem em derramamento de petróleo.

A conscientização para a necessidade de criar mecanismos e instrumentos legais com o fim de prevenir e responder acidentes foi impulsionada justamente pela série de desastres ambientais presenciados nas últimas décadas. É possível visualizar, como será destacado adiante, que os acidentes de navios que resultaram no derramamento de petróleo refletiram de forma muito evidente na produção normativa do direito do mar e do direito internacional. Os acidentes ocorridos mobilizaram atenção e preocupação internacional e motivaram a criação de um significativo corpo jurídico-legal de instrumentos para prevenção e resposta a tais incidentes.

Para que a consecução de um regime internacional de tutela e proteção contra danos decorrente de poluição por petróleo seja eficaz e duradouro é necessário que sejam estabelecidas não apenas medidas de cooperação entre os Estados, mas, também, de responsabilização e compensação. Embora, como visto no capítulo anterior, os Estados exerçam papel de extrema relevância cumprindo obrigações na esfera internacional, no que concerne às provisões de responsabilidade e compensação estatal no direito público internacional o progresso é mais detido. A maior parte dos tratados multilaterais ambientais estipulam que as partes signatárias devem agir de acordo com o princípio da responsabilidade estatal no caso de danos ambientais, no entanto, a natureza das disposições sobre essa responsabilidade e compensação estatal não estão prescritas ¹ e não há nenhum controle de

¹ “*Most multilateral environmental treaties stipulate that signatory parties should act in accordance with the principle of state responsibility for environmental damage, but the nature of liability and compensation provisions are not prescribed.*” MASON, Michael. **Transnational compensation for oil pollution damage: examining changing spatialities of environmental liability.** London: LSE Research Online, 2002. p. 2. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/570/1/RPESA-no69%282002%29.pdf>>. Acesso em: 3 mar. 2016.

fato com a competência para obrigar seu cumprimento. O Direito Internacional é caracterizado justamente pela ausência de um centro de controle – como uma organização ou instituição – supranacional e que tenha poder superior aos Estados. Não há controle supranacional sobre as normas que um Estado estipula, de forma que não há violação do Direito Internacional quando um Estado não aceita uma norma, regra ou tratado.

Até o presente momento, na seara dos tratados ambientais, somente a Convenção sobre responsabilidade internacional para danos causados por objetos espaciais prescreve explicitamente obrigações de responsabilidade estatal. Fora do campo dos tratados, no entanto, há casos de responsabilidade estatal. O mais significativo, atualmente, é a resolução do conselho nacional das Nações Unidas número 687, de 1991, declarando a responsabilidade do Iraque por danos ambientais pela invasão e ocupação do Kuwait ². No geral, todavia, as práticas estatais revelam uma relutância generalizada em se estabelecer a responsabilidade através de reivindicações interestatais. Ou seja, no que se refere ao dano ambiental, em geral, os Estados acordam em colaborar através da cooperação internacional entre eles ou com uma agência para viabilizar uma ação de resposta, mas a obrigação de compensar não goza da mesma aceitação. Como resolver a questão, então? Como garantir o direito das partes lesadas pela poluição ambiental de serem compensadas? Como construir um regime de responsabilidade e compensação (que ao menos procure ser) satisfatório? Quem deveria ser responsabilizado pelos danos?

Percebeu-se que ignorar a participação dos indivíduos e grupos nas relações de direitos e obrigações internacionais gerava uma grave lacuna nos instrumentos de proteção internacional voltados à preservação e punição de violações dos direitos humanos, aqui focando no direito ao meio ambiente sadio. Assim, pouco a pouco se foi firmando a percepção de que a formulação mais aperfeiçoada de um direito a um meio ambiente sadio e a prevenção de acidentes e sua responsabilização, devido à complexidade das relações jurídicas envolvidas, deveria envolver a proteção contra atos danosos dos Estados bem como dos particulares ³. Isto é, “Apesar das convenções criarem primariamente obrigações para os Estados, a regra da responsabilidade objetiva, presente nas convenções, terminou por criar obrigações igualmente para as empresas e transportadores de petróleo.” ⁴ Essa nova postura

² MASON, Michael. **Transnational compensation for oil pollution damage: examining changing spatialities of environmental liability.** London: LSE Research Online, 2002. p. 2. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/570/1/RPESA-no69%282002%29.pdf>>. Acesso em: 3 mar. 2016.

³ CANÇADO TRINDADE, Antônio Augusto. **Direitos humanos e meio ambiente: paralelo dos sistemas de proteção internacional.** Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris, 1993. p. 116.

⁴ FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na jurisprudência internacional.** Rio de Janeiro: Renovar, 1999. p. 396.

reflete e reforça a constatação de que o direito a um meio ambiente sadio exige uma postura ativa dos beneficiários, pois estes compartilham responsabilidades na gestão dos interesses de toda a coletividade.

As questões ambientais são, por sua própria natureza, complexas e envoltas de interesses diversos e, cada vez mais, conflituosos. Assim, como destaca Antônio A. Cançado Trindade, não surpreende que requeiram decisões que “[...] envolvem uma rede complexa de atores: legisladores, a administração, juízes, o poluidor, as vítimas, grupos de interesse, e os que são economicamente dependentes dos poluidores.”⁵ Evidente, portanto, que os procedimentos de proteção, inclusive os legislativos e judiciários, possam apresentar dificuldades no seu desenvolvimento e implementação. Criar um regime jurídico efetivo de proteção ambiental é extremamente complexo e desafiador. No entanto, entende-se que a solução para essa complicada equação, que envolve vários fatores, personagens e consequências, parece indicar que pelo menos algumas disposições e obrigações são suscetíveis de aplicabilidade em relação a terceiros. Essa ideia compõe o conceito do *Drittwirkung*, palavra alemã que pode ser traduzida como “efeitos terceiros”, ou, colocando uma tradução mais veiculada ao seu conteúdo, “eficácia contra terceiros”. Trata-se de posicionar a responsabilidade não apenas sobre os Estados, mas, igualmente, sobre os particulares que compõe a relação.

Trindade afirma, com propriedade, “[...] que os valores supremos subjacentes aos direitos humanos fundamentais são tais que merecem e requerem proteção *erga omnes*, contra qualquer ingerência, por órgãos públicos ou privados ou por qualquer outro indivíduo.”⁶ A concretização da proteção depende de ação conjunta. Não é só o Estado, nem só o particular, mas todos os envolvidos. Isolar a responsabilidade nas mãos de um lado significa isolar as ações e efeitos dessas ações. A responsabilidade, assim, deve ser prevista e recair sobre os diversos atores. O Estado, somente, não será o bastante para a efetivação da matéria.

Obviamente, os Estados possuem obrigações, inclusive por existir um “dever de diligência”, pois ao acordar com a Convenção devem respeitar, fazer respeitar e assegurar o cumprimento das regras dispostas no documento; todavia, essa responsabilidade recai, também, sobre as pessoas, grupo de pessoas e empresas, que possuem obrigações, devendo evitar a poluição e, em caso de dano, assumir a responsabilidade e compensar as vítimas da

⁵ CANÇADO TRINDADE, Antônio Augusto. **Direitos humanos e meio ambiente:** paralelo dos sistemas de proteção internacional. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris, 1993. p. 117.

⁶ Ibid.

poluição, mediante a premissa da responsabilidade pelos riscos inerentes às atividades que realizam.

É preciso, portanto, que fique claro que cabe aos Estados a assinatura ou não dos tratados de direito internacional público, como os acordos que tratam dos danos em caso de poluição por petróleo aqui analisados, afinal, o Direito Internacional fundamenta-se na vontade das partes. Isto é, os tratados e costumes, que consubstanciam o *jus cogens*, embora devam ser cumpridos, são de adesão voluntária. Assim, embora a responsabilidade e o dever de compensação venham recair sobre terceiros, a estipulação desses encargos tem origem no acordo celebrado pelos Estados. Se um Estado não é signatário dos tratados de responsabilidade civil e compensação, os terceiros não estão submetidos às disposições neles contidas. Por outro lado, uma vez que o Estado tenha se comprometido com o tratado ou convenção, surge a obrigação em cumprir as normas neles dispostas e acordadas.

A proteção pretendida pelos tratados e convenções é, assim, de execução e comprometimento *conjunto*. Ao ratificar uma convenção, o Estado cria para si mesmo uma série de obrigações positivas e negativas, no entanto, cria também uma série de obrigações para pessoas, grupos e instituições. Um exemplo facilmente visualizável dentro da área de concentração aqui abordada: para atuar num Estado parte das convenções sobre responsabilidade civil e compensação por danos resultantes de poluição oriunda de derramamento de petróleo, os proprietários de navios petroleiros devem obedecer uma série de requisitos técnicos, operacionais e, dependendo do caso, constituírem fundo de garantia para compensação por danos. Veja que não basta uma ação e/ou ordem do Estado, mas é necessário também vincular outras partes, fundamentais para o sucesso da pretensão protetiva.

A indústria petroleira, incluindo aqueles que realizam o transporte do petróleo, está ciente do risco inerente e alto de causar severos danos por poluição a que estão sujeitos em decorrência de suas atividades. Paralelamente reconhece-se que as empresas do ramo petrolífero, como as transportadoras, gozam de lucros substanciais, podendo e devendo arcar com os danos ocasionados pela poluição oriunda de suas atividades. Assim, foi criado o regime de responsabilidade e compensação para casos de poluição por derramamento de petróleo tomando-se por base os particulares: proprietários de navios, os importadores de petróleo e companhias de seguro.

Dessa forma, o que se observa atualmente nas normas de direito internacional ambiental, em específico no caso da atividade que envolve petróleo no mar, é uma transferência de responsabilidade dos Estados para terceiros, colocando a consecução prática

e efetiva da compensação pelos danos por poluição a cargo de atores privados. Esse modelo tornou-se a regra para os tratados de responsabilidade civil ⁷.

Os regimes de responsabilidade civil que focam a responsabilidade financeira sobre atores privados surgiram como forma de facilitar a gestão de risco para atividades econômicas consideradas perigosas ⁸, que possuem potencial notável de causar danos, mas são lícitas. Isto é, não se trata aqui das atividades ilícitas. Os potenciais danos das atividades de risco tem origem no uso pacífico de energia nuclear, na poluição por petróleo, no transporte de mercadorias perigosas e no transporte transnacional de resíduos perigosos.

A responsabilidade civil por atos lícitos, como o caso das atividades de risco, guarda uma peculiaridade. Para entendê-la é preciso retornar aos fundamentos da responsabilidade civil internacional: a responsabilidade é instituto que, uma vez pactuado pelos Estados, recai sobre os atos ou fatos praticados e que geram prejuízos para Estados ou para terceiros. A responsabilidade internacional possui três elementos caracterizadores: i) o ato ilícito, que pode ser omissivo ou comissivo, fruto da violação a uma norma expressa e consagrada no Direito Internacional; ii) imputabilidade, que é o nexo causal; e iii) prejuízo ou dano efetivo, material ou imaterial. No entanto, além da responsabilização por ilícitos, convencionou-se, igualmente, a responsabilização por atos lícitos, quando, excepcionalmente, houver o desenvolvimento de uma atividade de risco, situação em que se aplica a responsabilidade objetiva. A responsabilidade objetiva (*strict liability*) é independente de culpa do causador do dano, bastando apenas o nexo causal entre o dano e o ato que o provocou.

Na área do direito marítimo a teoria objetivista é de extrema relevância, uma vez que a exploração dos recursos marinhos envolve uma série de atividades de alto grau de risco, como é o caso da exploração do petróleo. Não por acaso, dentre as atividades de risco, o regime de responsabilidade civil e compensação por poluição por petróleo foi o primeiro a dispor de

⁷ No inglês, idioma universal usado nos tratados internacionais, há uma diferenciação entre “*liability*” e “*responsability*”, que são traduzidos como “responsabilidade” em português. Conforme explicado em relatório da Comissão internacional de direito da ONU: “[...] *State responsibility is concerned with the violation of a subjective international right even when it does not involve material damage. On the other hand, international liability is premised upon the occurrence of significant harm or damage and not on any violation of an international obligation or subjective international right of a State. To some extent the regime of liability could overlap with circumstances giving rise to wrongfulness, and for this reason the Commission avoided categorizing the topic as one dealing exclusively with “lawful” activities. Thus, wrongful acts are the focus of State responsibility, whereas compensation for damage became the focus of international liability.*” (RAO, Pemmaraju Sreenivasa. **Third report on international liability for injurious consequences arising out of acts not prohibited by international law (prevention of transboundary damage from hazardous activities)**. Geneva, June 2000. p. 121. Disponível em: <http://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_510.pdf>. Acesso em: 3 maio 2016. - Documents of the fifty-second session).

⁸ MASON, Michael. **Transnational compensation for oil pollution damage: examining changing spatialities of environmental liability**. London: LSE Research Online, 2002. p. 2. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/570/1/RPESA-no69%282002%29.pdf>>. Acesso em: 3 mar. 2016.

regras que estendessem as obrigações compensatórias para além dos danos pessoais e de propriedade, passando a incluir o reparo por danos ambientais ⁹ e estabelecendo que tal responsabilidade fosse objetiva. Essa regra acabou sendo seguida em outros regimes de compensação de danos para demais fontes de poluição e tornou-se o modelo para as normas de responsabilidade nos casos de transporte de mercadorias perigosas, transporte marítimo de substâncias nocivas e perigosas e, ainda, para as revisões das normas de responsabilidade por danos nucleares ¹⁰.

Portanto, no caso da responsabilidade e compensação de danos por poluição de petróleo, convencionou-se direcionar a obrigação financeira diretamente sobre os proprietários dos navios, seus seguradores ou, como será visto, sobre os importadores de petróleo (eventualmente e em situações específicas os próprios Estados também podem ter que contribuir), que financiam os Fundos de compensação criados especificamente para a satisfação dos pedidos relativos a esse tema. Assim, no caso de um acidente com derramamento de petróleo, não cabe pedido de compensação ao Estado cuja bandeira o navio arvora, mas sim ao próprio dono do navio. Esta ação, inclusive, pode ser movida pelos próprios Estados, visando a responsabilização do navio por danos que em seu território a poluição advinda do derramamento por ventura vieram causar.

O direcionamento da responsabilidade sobre o proprietário do navio é decorrente da aplicação do princípio do poluidor pagador. Esse princípio foi empregado formalmente pela primeira vez em 1972 pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), que em suas recomendações definiu o poluidor pagador como

[...] a política econômica e princípio utilizado para atribuir ou internalizar os custos econômicos das medidas de prevenção e controle para incentivar o uso racional dos escassos recursos ambientais e evitar distorções no comércio e no investimento internacionais através do subsídio dos custos ambientais. ¹¹

Em suma, esse princípio significa que o poluidor, ou seja, aquele que direta ou indiretamente causar danos ao meio ambiente ou aquele que criar condições que levem a tal

⁹ MASON, Michael. **Transnational compensation for oil pollution damage: examining changing spatialities of environmental liability.** London: LSE Research Online, 2002. p. 3. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/570/1/RPESA-no69%282002%29.pdf>>. Acesso em: 3 mar. 2016.

¹⁰ Ibid., p. 2.

¹¹ CHEN, Chen-Ju. The liability and compensation mechanism under international marine environmental law: adopting the polluter pays principle to control marine pollution under international law from the aspect of international cooperation. In: LOSI CONFERENCE: Securing the Ocean for the Next Generation, 1., 2012, Seoul. **Proceedings...** Seoul: Law of the Sea Institute, 2012. p. 10. Disponível em: <<https://www.law.berkeley.edu/files/Chen-final.pdf>>. Acesso em: 19 jan. 2017.

dano, deverá arcar com os gastos provenientes do dano causado, que incluem compensação, prevenção e controle dos danos. Esse modelo de responsabilidade civil adotado pelo regime jurídico para os casos de poluição por petróleo, aliado ao princípio da responsabilidade objetiva, tem sido visto como uma forma efetiva e equitativa de incorporar o princípio do poluidor pagador ao campo da responsabilidade ambiental. No entanto, esse princípio não significou a restrição dos encargos financeiros sobre responsabilidade exclusiva do proprietário do navio. Pelo contrário, outros atores também possuem participação, como já destacado, e a tendência é de ampliação dos responsáveis já que os derramamentos de petróleo raramente são decorrentes de um único agente. Essa abordagem, na verdade, fortalece o princípio do poluidor pagador, uma vez que distribui as obrigações de prevenção e reparação sobre diferentes pessoas envolvidas, mas igualmente participantes da atividade.

2.1 O regime por níveis de proteção

Nos últimos 50 anos a comunidade internacional, sob os auspícios das Nações Unidas, criou um robusto e bem regulado regime de responsabilidade civil internacional e compensação por danos provenientes da poluição por petróleo. Esse regime é composto por quatro convenções principais que, de forma geral, coexistem internacionalmente e que tem como objetivo a compensação das vítimas de poluição oriunda de petroleiros no respectivo Estado contratante. São elas: Convenção sobre responsabilidade civil de 1969 (CLC 1969), Convenção sobre responsabilidade civil de 1992 (CLC 1992), Convenção para o Fundo de 1992 (1992 *Fund*) e, por fim, o Protocolo para o Fundo suplementar de 2003.

O regime é por “camadas” ou “níveis”. O primeiro nível de proteção é vinculado aos países signatários da Convenção Internacional sobre responsabilidade civil por danos causados por poluição por óleo, Bruxelas, de 1969, e da Convenção Internacional sobre responsabilidade civil por danos causados por poluição por óleo, de 1992. O segundo nível abrange a proteção constituída com a Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo para Compensação de Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1992. Por fim, o Protocolo Suplementar de 2003 constitui o terceiro e mais alto nível de compensação, direcionado aos casos em que a proteção oferecida pela Convenção de 1992 e o Fundo de 92 não é adequada ou suficiente.

Essas convenções tem um objetivo comum, qual seja, disciplinar a responsabilidade e a compensação nos casos de derramamento de petróleo sob duas balizas que determinam sua

aplicabilidade: em questão material limitam a definição “óleo” e navio para os fins dessas convenções; e, em questão territorial, determinam a abrangência geográfica de aplicação.

Em termos de aplicação material, a Convenção de 1969 define “óleo” como “[...] qualquer óleo persistente, tais como petróleo bruto óleo combustível, óleo diesel pesado, óleo lubrificante e óleo de baleia, quer transportado a bordo de um navio como carga ou nos tanques de um navio, quer nos tanques de combustível desse navio.”¹²

Essa conceituação foi mantida nas demais convenções posteriores e oferece dois aspectos definidores. Primeiro que essas convenções tratam somente de casos que envolvam o derramamento de “óleos minerais persistentes”, tais como óleo cru e óleo combustível, não cobrindo, portanto, poluição decorrente de “óleos não persistentes”, como diesel leve, gasolina e querosene. Essa opção pela aplicação das convenções somente aos óleos persistentes se deve ao fato de que esses hidrocarbonetos apresentam maior potencial poluidor, sendo mais perigosos por serem de mais difícil dissipação.

Segundo que esse óleo deve estar sendo transportado a bordo de um navio como carga ou nos tanques de combustível para consumo daquele navio. Trata-se, aqui, daqueles navios construídos ou adaptados para o transporte de óleo a granel como carga, tipicamente os “petroleiros”.

Os casos cobertos por esse regime de responsabilidade e compensação composto pelas convenções em pauta são os mais relevantes em termos internacionais, considerando a magnitude e frequência de acidentes bem como os impactos socioeconômico e ambientais que provocam.

Em termos de aplicação geográfica, as Convenções apresentam um aspecto muito relevante em comum: são aplicáveis a qualquer caso de poluição que tenha sido sofrida no território ou no mar territorial de qualquer Estado contratante. Ou seja, não importa a bandeira do navio causador da poluição, nem o local do acidente. Basta que os danos da poluição por petróleo sejam identificados no território ou no mar territorial do país parte para que a convenção seja acionável e o dono do navio seja responsabilizado e os danos sejam compensados.

Este ponto é de extrema importância quando se considera a existência de pavilhões de complacência. Explica-se: caso o direito de ação estivesse condicionado à assinatura do tratado por parte dos estados cuja bandeira os navios envolvidos no acidente arvoram – e não

¹² INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE. Brussels, 1969. Disponível em: <<http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20973/volume-973-I-14097-English.pdf>>. Acesso em: 10 mar. 2015. (tradução nossa).

dos estados que almejam a proteção – não seria possível exigir reparação dos danos aos estados conhecidos por sua complacência, que, aliás, são os principais envolvidos nos acidentes marítimos. Ou seja, os pavilhões de complacência até podem possuir regime jurídico pouco exigente – de forma a representar um maior risco a navegação - e não assinarem os tratados de responsabilidade e compensação em caso de derramamento de petróleo, no entanto, não poderão se escusar da obrigação de reparar os danos da poluição por petróleo que vierem a causar num país signatário.

Por outro lado, é importante esclarecer que as Convenções apresentam várias diferenças em seus dispositivos e provisões, afinal é um regime em evolução. Por este motivo é necessário o estudo de cada uma das Convenções e a indicação dos respectivos países signatários, possibilitando, então, entender quais as regras aplicáveis a cada caso, dependendo do país envolvido.

2.2 *Torrey Canyon* e a convenção sobre responsabilidade civil de 1969

Em março de 1967 ocorreu o caso mais emblemático para o direito ambiental marítimo: o acidente com o navio petroleiro *Torrey Canyon*. Esse episódio marcou o primeiro grande passo na produção legal no que concerne a poluição marinha por óleo. O superpetroleiro *Torrey Canyon*, navio registrado na Libéria, chocou-se contra o rochedo de Seven Stones, próximo à costa britânica, depois de tomar uma rota inapropriada na tentativa de economizar tempo e minimizar o atraso em relação ao horário de chegada programado ¹³. O navio acabou naufragando e derramando 118 mil toneladas de petróleo cru nas águas do Mar do Norte, que atingiram a costa do Reino Unido. Alarmado com o desastre o governo britânico bombardeou o navio para queimar o petróleo remanescente e afundar a embarcação – um detalhe muito importante é que o navio bombardeado pelo Reino Unido estava em alto mar, próximo, mas não em território marítimo britânico. O desastre, entretanto, já estava consolidado: destruição de vida marinha e prejuízos incalculáveis. Calcula-se que a área poluída tenha sido de aproximadamente 190 km de costa (do Reino Unido) e o custo estimado para limpeza foi de 3 milhões de libras. Foi, à época, o acidente mais danoso e mais caro da história.

¹³ WENE, Justine. **The development of international conventions relating to marine pollution: an appraisal using the TASCOI method of organizational practice in reference to Torrey Canyon**. Lund, Sweden: University of Lund/Faculty of Law, 2002. p. 25. Disponível em: <<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=1562944&fileId=1566125>>. Acesso em: 21 abr. 2017.

O incidente levantou uma série de questões legais que tiveram de ser analisadas. Primeiramente, colocou-se o problema do combate da poluição marítima por óleo na prática. O Reino Unido tinha direito de bombardear um navio estrangeiro que se encontrava fora de seu território marítimo? É válido um Estado proceder dessa forma em caso de iminente dano e prejuízo na sua costa? O que considerar como “procedimento válido” em situações de potencial risco de poluição? Outra questão foram perdas econômica e física sofridas pelos pescadores, bem como os danos ao turismo decorrentes da poluição por óleo. Quem iria pagar pelos prejuízos? Qual valor seria imposto? Qual o procedimento legal? Ou seja, tornou-se mais do que evidente a necessidade de estabelecer regras internacionais de responsabilidade e compensação em casos de vazamento acidental de petróleo no mar.

O resultado dessas discussões em termos legais foi marcante. Em decorrência do acidente, quatro relevantes convenções foram criadas que são, até os dias atuais, referências no campo da poluição ambiental.

Destaca-se, primeiramente, a Convenção Internacional sobre a intervenção em alto-mar em casos de poluição acidental de 1969 (*International Convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties*). Como já ressaltado, o governo britânico, alarmado com a dimensão do desastre, bombardeou o navio para queimar o óleo remanescente e afundar a embarcação, ainda que este estivesse fora de seu território marítimo. Tal procedimento levantou questões que foram resolvidas justamente com a Convenção internacional sobre intervenção de 1969, que lida com o direito do estado costeiro de intervir em outro navio em alto mar caso sua costa esteja ameaçada de poluição por óleo. Segundo a convenção, os países parte podem tomar medidas de caráter excepcional em alto-mar no sentido de prevenir, mitigar ou eliminar perigo grave e iminente de poluição por petróleo na sua costa ou no mar. Existem, entretanto, alguns requisitos para que essa intervenção seja válida: deve haver perigo grave e iminente de dano ou dano em andamento; a Organização marítima consultiva internacional deve ser notificada; e a intervenção deve ser feita por navios ou naves militares da bandeira do estado costeiro ameaçado. Assim, percebe-se que o ato do governo britânico foi legitimado e regras para o procedimento prático para evitar futuros desastres e sua propagação foram criadas.

O segundo grande resultado decorrente do acidente *Torrey Canyon* foi o desenvolvimento da MARPOL de 1973 (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*), que lida com aspectos operacionais da poluição, estabelecendo medidas operacionais e preventivas.

No entanto, as duas convenções mais relevantes que vieram em consequência desse acidente são as provenientes das Conferências de Bruxelas de 1969 e 1971: a Convenção Internacional sobre responsabilidade civil por danos causados por poluição por óleo (em inglês, *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, ou comumente referida como CLC 1969), que entrou em vigor em 1975, e, em complemento, a Convenção para o estabelecimento de um fundo internacional de compensação por danos causados pela poluição por óleo (*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*, ou comumente referida como *Fund* 1971).

A Convenção Internacional sobre responsabilidade civil por danos causados por poluição por óleo de 1969 foi o primeiro documento legal de direito internacional a lidar com a responsabilidade e compensação por danos ocasionados por acidentes referentes à poluição por óleo, estabelecendo uma compensação e o limite dessa responsabilidade, sendo que, até hoje, ainda está em vigor e compõe o *primeiro nível de compensação*.

A CLC 1969 estabeleceu que o proprietário do navio é o responsável por qualquer dano por poluição causada pelo derramamento do petróleo de seu navio, ainda que seja uma situação que envolva derramamento de mais de um navio, caso em os donos de todos os navios envolvidos serão solidariamente responsáveis pela totalidade dos danos que não possam ser razoavelmente divisíveis (art. IV da CLC/69). Essa responsabilidade é *objetiva*, ou seja, independente de culpa, só podendo se liberar da responsabilidade nos casos previstos pelo artigo III/2 da Convenção, ou seja, caso prove que o dano resultou de: a) um ato de guerra, de hostilidade, de uma guerra civil, de uma insurreição ou de um fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível; b) de um ato ou omissão praticado por terceiro com intenção de produzir danos, ou; c) de negligência ou de ato prejudicial de um governo ou de uma outra autoridade responsável pela manutenção de faróis de outros auxílios à navegação, no exercício dessa função. É também possível o proprietário ser desobrigado em todo ou em parte da obrigação caso prove que o dano da poluição foi resultante de um ato ou omissão ou negligência, com intenção, da própria pessoa que sofreu os danos.

Esse rol pré-fixado de exceções e defesas à responsabilidade é taxativo, de forma que a regra de direcionar a responsabilidade somente sobre o dono do navio consagrou o chamado *princípio da canalização da responsabilidade*. Existe grande discussão em relação a esse princípio, pois questiona-se a possibilidade de incluir outros sujeitos dentro do rol de responsáveis: por que não responsabilizar também o dono da carga e o explorador do navio? Esse foi um ponto levantado por algumas delegações nacionais, inclusive os Estados Unidos, ainda no desenvolvimento do texto convencional, sob o argumento de que, em muitos casos,

os navios eram fretados às companhias petrolíferas, as quais exerciam as gestões comercial e náutica destes ¹⁴. No entanto, prevaleceu a opção por canalizar a responsabilidade para o proprietário do navio sob o argumento – defendido por delegações como Alemanha e Reino Unido – de que somente ele poderia exercer o controle sobre a carga durante a navegação. Além disso, a CLC 1969, ao canalizar a responsabilidade nesses termos procurou facilitar a identificação de um responsável.

Ainda que esta tenha sido a posição adotada pelo regime da CLC, que de fato apresenta a facilidade de identificação, é questionável a decisão quando se considera a viabilidade para a garantia do crédito destinado à compensação pelos danos. Ao desimputar a responsabilidade de outros possíveis sujeitos relacionados à operação, canalizando esta somente sobre o dono do navio, reduz-se, também, a possibilidade de que o lesado tenha seu crédito efetiva e inteiramente satisfeito.

A preocupação com a garantia de crédito, no entanto, não foi ignorada pela convenção ao estipular um fundo obrigatório. Dispõe o artigo VII que o proprietário de um navio registrado em um estado contratante e que transporte mais de 2.000 (duas mil) toneladas de óleo a granel como carga está obrigado a constituir um seguro ou outra garantia financeira, tal como caução bancária ou certificado emitido por um fundo internacional de indenização com o fim de cobrir sua responsabilidade por danos por poluição.

Esse seguro ou garantia deve ser atestado por um certificado que deverá ser carregado a bordo (com uma cópia depositada junto à autoridade que possui o registro da matrícula do navio) contendo o nome do navio e o porto de registro; o nome e local do principal estabelecimento do proprietário; o tipo de garantia; o nome e local do principal estabelecimento em que foi subscrito o seguro ou a garantia; e o período de validade do certificado, o qual não poderá exceder o do seguro ou da garantia.

Neste caso em que o seguro ou garantia são constituídos, a Convenção de 1969, em seu artigo VII/8, autoriza que o pedido de indenização por danos oriundos pela poluição de petróleo do navio segurado possa ser formalizado diretamente contra o segurador ou a pessoa de onde emana a garantia financeira que cobre a responsabilidade do proprietário para com os danos por poluição. As defesas de que se valeria o proprietário também são aplicáveis ao demandado em questão, exceto a liquidação ou falência do proprietário. Além disso, o

¹⁴ RODRIGUES, André Mondaine. Do transporte marítimo de hidrocarbonetos: uma análise do regime da convenção internacional sobre responsabilidade civil pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos. **Revista do Instituto do Direito Brasileiro**, Lisboa, ano 3, n. 2, p. 1309-1381, 2014. Disponível em: <www.cidp.pt/publicacoes/revistas/ridb/2014/02/2014_02_01309_01381.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2015.

demandado pode-se prevalecer do fato de serem os danos por poluição resultantes de uma falta intencional do próprio proprietário.

Observe-se, no entanto, que esse seguro obrigatório visando à satisfação do crédito devido ao lesado somente se aplica aos navios que transportem mais de 2.000 toneladas, excluindo os navios que transportem quantidades menores, fato que deixa tais casos mais vulneráveis de proteção.

Se por um lado, como visto, a convenção determinou a responsabilidade do dono do navio, por outro estabeleceu um limite de responsabilidade conforme a arqueação do navio, não podendo exceder o valor de 14 milhões de SDR. No entanto, para gozar desse benefício o proprietário deverá constituir um fundo, cuja soma total represente o limite de sua responsabilidade, junto ao tribunal ou qualquer outra autoridade competente de qualquer um dos estados contratantes. Esse fundo pode ser constituído quer por depósito da soma ou por apresentação de uma garantia bancária ou ainda por qualquer outra garantia que seja aceitável pela legislação do estado contratante em que for constituído e que seja considerado adequado pelo tribunal ou por qualquer outra autoridade competente.

Assim, para os navios que transportem mais de 2.000 toneladas de petróleo o seguro é obrigatório e para os navios que transportem quantidade inferior o seguro é facultativo, mas caso o faça gozará da limitação de responsabilidade.

Em termos de competência da Convenção, essa se divide em competência territorial e material.

Quanto à competência geográfica, a Convenção de 1969 dispõe em seu artigo II que será aplicada “[...] exclusivamente aos danos por poluição causados no território, incluindo o mar territorial de um Estado contratante, e às medidas preventivas tomadas para evitar ou minimizar tais danos.”¹⁵ Assim, a CLC/69 é aplicável a qualquer caso de poluição que tenha sido sofrida no território ou no mar territorial de qualquer Estado contratante. Ou seja, não importa a bandeira do navio causador da poluição, nem o local do acidente. Basta que a poluição de um acidente marítimo envolvendo petróleo cause efeitos danos no território ou no mar territorial do país parte para que a convenção seja acionável e o dono do navio seja responsabilizado e os danos sejam compensados.

Por outro lado, quanto à competência material, é importante esclarecer dois pontos, quanto ao “petróleo” e ao “navio”. Primeiro, a Convenção cobre a poluição por “óleo” - numa

¹⁵ INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE. Brussels, 1969. Disponível em: <<http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20973/volume-973-I-14097-English.pdf>>. Acesso em: 10 mar. 2015. (tradução nossa).

tradução do original “oil” - cuja definição esteja dentro de “óleo persistente”, como óleo cru e óleo combustível, não cobrindo, portanto, poluição decorrente de “óleos não persistentes”, como diesel leve, gasolina e querosene ¹⁶.

O outro fator é que o petróleo que escapou ou foi descartado tem que ser o petróleo enquanto carga. Sendo assim, a CLC 1969 somente é aplicável aos navios construídos ou adaptados para o armazenamento e transporte de petróleo como carga, os chamados “petroleiros”. Os casos envolvendo outros tipos de navios que não os “petroleiros” permaneceram sem tratamento até 2001, quando foi adotada a Convenção de responsabilidade civil por danos causados pela poluição por combustíveis de navios, ou, no original em inglês “*Convention on civil liability for bunker oil pollution damage 2001*” (também conhecida por Bunkers Convention), que entrou em vigor recentemente, em 21 de novembro de 2008 ¹⁷. Essa convenção foi redigida aos moldes da Convenção de 1992 (CLC 92), com algumas diferenças, se aplicando a todos os tipos de embarcações marítimas que não sejam petroleiros (*oil tankers*).

A Convenção de 1969, embora pioneira, é tida, hoje, como ultrapassada – “o velho regime” – pois a maioria dos países já assinou a Convenção de 1992, o Fundo de 1992 ou mesmo o Protocolo de 2003, que apresentam diferenças pontuais, da qual a mais relevante é o limite de indenização disponível, bem superior, como será visto ¹⁸. No entanto, 11 Estados permanecem parte *somente* dessa convenção, não ascendendo às convenções mais recentes. Os onze países são: Brasil, Guiana, Costa Rica, Honduras, Guatemala, São Tomé e Príncipe, Gâmbia, Guiné Equatorial, Líbia e Kazaquistão.

Não é objetivo deste trabalho analisar casos específicos dos países, já que a proposta é apresentar, avaliar e discutir o regime internacional de responsabilidade civil e compensação de forma geral e global. No entanto, é de se destacar que o caso brasileiro é, no mínimo, curioso. O Brasil, embora seja uma potência mundial na produção de petróleo, que exerce papel central em sua economia, assinou apenas a Convenção de 1969, considerada ultrapassada, optando por não ascender às convenções mais recentes e que oferecem maior nível de proteção contra danos. Apenas 11 países permanecem nesse estágio de proteção. Ficam, então, as questões: por que o Brasil não ratificou as convenções posteriores? Seria

¹⁶ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution**: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). p. 35. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl11b20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017.

¹⁷ Ibid., p. 34.

¹⁸ Não é requisito ser parte da Convenção de 1969 para assinar a Convenção de 1992. Portanto, há países signatários das duas convenções simultaneamente e países que assinaram uma delas isoladamente.

interessante assinar? Esses são questionamentos que certamente merecem um estudo mais específico e aprofundado.

2.2.1 Convenção internacional para o estabelecimento de um Fundo internacional de compensação por danos causados pela poluição por petróleo de 1971, TOVALOP e CRISTAL

A convenção de 1969 criou um regime jurídico uniforme de responsabilização e compensação por danos oriundos da poluição por petróleo. No entanto, embora tenha sido um grande progresso, acertando, principalmente ao impor a responsabilidade objetiva perante tais casos, muitos Estados, motivados por uma preocupação pela proteção ambiental, tinham algumas vindicações de que a CLC 69 não estaria sendo satisfatória nos casos de acidentes em larga escala, uma vez que o limite monetário regulado para a compensação não era abrangente o bastante em casos mais severos. Também pediam a participação dos importadores de petróleo nos encargos econômicos resultantes dos danos por poluição. Para encaminhar essas questões a Organização Marítima Internacional (IMO) ficou encarregada na criação de um novo fundo internacional que suplementasse a cobertura dada pela CLC 1969. Acordou-se, assim, a Convenção internacional para o estabelecimento de um Fundo internacional de compensação por danos causados pela poluição por petróleo de 1971, ou simplesmente, Convenção para o Fundo de 1971, (*Fund Convention 1971*), que entrou em vigor em outubro de 1978, estabelecendo o Fundo IOPC de compensação por poluição por petróleo (1971 IOPC *Fund*), com o objetivo de fornecer um segundo nível de compensação nos casos em que os danos excedessem o limite disponível na Convenção de 1969, embora também apresente um limite monetário por acidente (30 milhões SDR)¹⁹. Além disso, o Fundo de 1971, atendendo às reivindicações, estabeleceu a obrigação de os importadores de petróleo dos estados contratantes em pagar uma taxa, calculada com base na cota nacional dos recibos de importação de petróleo. Ou seja, neste momento, a obrigação de colaborar monetariamente com a compensação por danos provenientes da poluição no transporte de petróleo passou a recair não somente sobre os donos dos navios (*shipowners*), mas, também, sobre os importadores de petróleo.

¹⁹ O montante máximo (limite monetário) disponível tanto pela Convenção sobre responsabilidade civil de 1969 tanto pela Convenção para o Fundo de 1971 eram, originariamente, expressos em uma unidade conhecida por “Franc Poincaré”. No entanto, em 1976, foi substituída pela unidade mais estável intitulada “*Special Drawing Right*” (SDR), uma moeda corrente atualizada diariamente pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), que exprime uma cesta da cotação das moedas fortes e estáveis: Euro, Dólar Americano, Ien e Libra Esterlina.

A convenção, assim como já tinha ocorrido com a Convenção de 1969, teve grande aceitação internacional. Durante 36 anos em operação, o Fundo de 1971 aprovou o ajuste por danos por poluição de mais de 100 reclamações, somando um montante superior a £331 milhões em pagamentos de compensação²⁰. No entanto, é de extrema relevância ressaltar que a Convenção para o Fundo de 1971 (1971 *Fund Convention*)²¹ cessou sua vigência em 24 de maio de 2002, não se aplicando, assim, a nenhum acidente ocorrido após essa data. Dessa forma, o fundo de 1971, estabelecido pela convenção para o fundo de 1971, será encerrado assim que tiverem sido encerrados os pagamentos de compensação das vítimas de poluição proveniente de acidentes ocorridos enquanto o fundo ainda estava em vigor. Como resultado, os Estados contratantes da Convenção de 1969 não possuem mais um fundo como nível adicional de compensação, portanto, o limite monetário máximo de compensação disponível para as vítimas desses estados é determinado pelo limite disposto na CLC 1969, ou seja, dependendo do tamanho do navio, no valor de 14 milhões SDR (aproximadamente US\$ 21,6 milhões)²².

Ao mesmo tempo em que se negociavam a Convenção de responsabilidade civil de 1969 e o Fundo de 1971, dois esquemas privados e voluntários eram desenvolvidos pela indústria de petróleo como solução provisória. Os proprietários de navios petroleiros e as empresas de petróleo, que eram a favor de um regime jurídico uniforme e de responsabilidade limitada, se reuniram e, por meio de uma cooperação global, criaram dois acordos voluntários com o intuito de auxiliar o pagamento das indenizações: *Tanker Owners' Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution* (TOVALOP), algo como acordo voluntário de proprietários de petroleiros relativo à responsabilidade por poluição por petróleo) e *Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution* (CRISTAL), algo como contrato a respeito de um suplemento à responsabilidade do navio petroleiro por poluição por petróleo. Atualmente, no entanto, ambos já não estão mais em vigor, uma vez que em novembro de 1995 as indústrias envolvidas decidiram que os acordos voluntários deveriam cessar na data de 20 de fevereiro de 1997.

²⁰ IOPC FUNDS. **Annual report 2016**. London, 2016c. p. 7. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopecpublications/IOPC_Funds_Annual_Review_2015_ENGLISH_WEB.pdf>. Acesso em: 1 jun. 2016.

²¹ Convenção Internacional sobre a Constituição de um Fundo Internacional de Compensação por Danos Devidos da Poluição por Petróleo

²² UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution**: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). p. 21. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl11b20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017.

Na década de 80, todavia, as vindicações no tenso conflito sobre a responsabilidade pelas contribuições compensatórias trocaram de lado, agora eram os importadores de petróleo que alegavam que os proprietários de navios não contribuíam o suficiente, uma vez que o limite de responsabilidade do qual gozavam não acompanhava o aumento dos custos de reparação dos danos e a inflação, deixando, assim, maiores valores de compensação pelos grandes derramamentos à custa dos importadores²³. Diante disso, algumas cortes nacionais começaram a julgar pela quebra do limite disposto na convenção de 1969 (CLC 69), possibilitando a responsabilidade superasse o valor acordado no documento, o que gerou considerável inquietação entre os Estados contratantes visto que a convenção deve ser aplicada conforme os moldes da equidade. Além disso, as decisões obviamente também desagradaram à indústria de petróleo, preocupada com a viabilidade econômica das empresas de transporte.

No entanto, não era momento para retrocessão. O regime recém-criado deveria evoluir conforme as novas demandas e lidar com riscos inerentes do transporte de petróleo, materializados com os grandes acidentes: navios petroleiros derramaram mais de 3 milhões de toneladas de petróleo somente na década de 70. Desastres como o do *Atlantic Express*, em 1979, que ocasionou o derramamento recorde de 287.000 toneladas, e do *Castillo de Bellver*, em 1983, com 252.000 toneladas de petróleo ao mar, relembavam a severidade dos acidentes com petroleiros e impulsionavam ações por maior proteção.

A organização marítima internacional foi obrigada a agir, convocando uma conferência na cidade de Londres, em 1984, a fim de revisar as disposições sobre responsabilidade e compensação. As convenções de 1969 e do Fundo de 1971 foram reavaliadas e os Estados concordaram em realizar diversas modificações significativas. Dentre as mais relevantes está a extensão do escopo geográfico de ambas as convenções para além do mar territorial, passando a abarcar, de forma inédita, também as zonas econômicas exclusivas dos Estados contratantes e, ainda, as custas econômicas tidas com medidas de prevenção de dano às suas áreas marítimas, sejam essas medidas onde fossem. No entanto, as modificações formuladas não chegaram a entrar em vigor, pois os Estados Unidos, principal importador de petróleo do mundo à época, optou por não assinar a Convenção de 1984, que renovaria as disposições. Os Estados Unidos, contrariando a corrente internacional, criou seu próprio

²³ MASON, Michael. **Transnational compensation for oil pollution damage: examining changing spatialities of environmental liability.** London: LSE Research Online, 2002. p. 5. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/570/1/RPESA-no69%282002%29.pdf>>. Acesso em: 3 mar. 2016.

regime de responsabilidade e compensação. Tal atitude veio em decorrência do emblemático acidente com o *Exxon Valdez*.

O caso *Exxon Valdez* é muito interessante. Trata-se de um acidente de um navio americano em território americano, fato que pode ser considerado uma exceção, já que a maioria dos acidentes com petróleo (aproximadamente 90%) ocorre com navios de Estados chamados “Pavilhões de Complacência” ou “Bandeira de Complacência”. O navio americano encalhou no Recife de *Bligh*, em *Prince Willian Sound*, no Alasca, em 24 de março de 1989, enquanto, alegadamente, alterou sua rota programada na tentativa de desviar e evitar o gelo que se formava na região e atrapalhava a viagem²⁴. O comandante ainda tentou desencalhar o navio do recife, no entanto, a estabilidade já estava comprometida. O vazamento de petróleo perdurou por 3 horas resultando em um derramamento de aproximadamente 11 milhões de galões de petróleo no mar. No mesmo dia outro navio bombeou o que restava de carga no *Exxon Valdez*, enquanto medidas de limpeza eram tomadas. Os esforços para limpar a área afetada duraram 3 anos, mas até hoje ainda são encontrados bolsões de óleo abaixo da superfície de praias na costa do Alasca.

A valoração ambiental estimada pelos economistas para cobrir os custos da operação somada a uma estimativa do custo da perda ambiental é de US\$ 7,2 bilhões de dólares²⁵. Já a valoração ambiental para a reposição de aves e mamíferos, tem um custo médio de US\$ 300.000 para ursos, lontras, martas, veados e US\$ 170 a US\$ 6.000 dólares para aves e águias²⁶. No entanto, embora os gastos com limpeza e reposição ambiental tenham sido altos – bilionários – os danos ocasionados pelo acidente ainda não foram inteiramente sanados. Além disso, pescados nobres, como caranguejo gigante e arenque, não foram mais encontrados no local, representando um grande prejuízo para a fauna e para os pescadores da região. Estimase que os resíduos provenientes do *Exxon Valdez* serão visíveis no Alasca por pelo menos 30 anos, devido ao tipo de óleo e ao ambiente ártico em que foi derramado.²⁷ O comandante foi indiciado criminalmente sob três denúncias: por operar o navio embriagado, por imprudência e por negligenciar o derramamento de petróleo. Foi condenado apenas pela imprudência e pela negligência. Além disso, houve uma discussão em relação a quem seria responsável pelo pagamento da indenização pelos danos. A Corporação Exxon, dona da carga, resolveu a

²⁴ GRANDES acidentes: Exxon Valdez. [São Paulo], 31 ago. 2011. Disponível em: <<http://tecseg-do-trabalho.blogspot.com.br/2011/08/grandes-acidentes-exxon-valdez.html>>. Acesso em: 4 jan. 2016.

²⁵ Ibid.

²⁶ Ibid.

²⁷ EMBACH, Carolyn. Oil spills: impact on the ocean. In: WATER Encyclopedia: science and issues. [S.l., 200-]. Disponível em: <<http://www.waterencyclopedia.com/Oc-Po/Oil-Spills-Impact-on-the-Ocean.html>>. Acesso em: 25 fev. 2016.

questão e pagou um total de 1.1 bilhões de dólares a título de multa criminal, restituição, acordos de compensação civil e para futuros danos ainda não descobertos²⁸, sendo que essa foi a maior punição da história com o objetivo de minimizar os danos causados por um desastre ambiental corporativo²⁹.

Os resultados legais desse caso são expressivos uma vez que, à época, gerou agitação na comunidade marítima internacional, sendo que os EUA não tinham assinado os Protocolos de 1969, sobre responsabilidade, e de 1971, sobre o Fundo de compensação. Internacionalmente, dois instrumentos emergiram desse incidente³⁰: primeiro, a Convenção Internacional sobre preparo, resposta e cooperação, Londres, 1990 (*International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-Operation - OPRC Convention*), que estabeleceu regras para uma melhor cooperação entre os Estados, em termos de responder a sérios acidentes de poluição. Segundo, adotou-se uma Emenda a MARPOL, que tornou obrigatório o duplo casco, que inicialmente provocou protestos por parte da indústria petrolífera uma vez que os custos para alterar os navios de casco simples para casco duplo são altos. Entretanto, a questão foi resolvida após pesquisas na área para baixar o custo e, em 1992 o duplo casco tornou-se obrigatório, assim como outros designs de construção que não o duplo casco foram aceitas, desde que aprovadas pela IMO.

Os EUA, no entanto, optou por não assinar nem as Convenções já existentes, nem a Convenção sobre responsabilidade civil de 1984, que dependia de seu apoio para entrar em vigor. Em vez disso, como dito, criou seu próprio regime: foi promulgado o “*Oil Pollution Act*” (OPA), em 1990, que dispõe de uma responsabilidade ilimitada sobre o causador do dano para os casos de danos provenientes de poluição por petróleo. Os estados que compõe os Estados Unidos se opuseram a ratificar os protocolos de 1984, pois isso impossibilitaria a criação de suas próprias regras individuais no que diz respeito à poluição por petróleo. De fato, muitos estados aprovaram disposições próprias sobre responsabilidade em acréscimo àquelas previstas no OPA 1990³¹. O sistema adotado pelos EUA é apoiado por muitos

²⁸ WENE, Justine. **The development of international conventions relating to marine pollution: an appraisal using the TASCOI method of organizational practice in reference to Torrey Canyon.** Lund, Sweden: University of Lund/ Faculty of Law, 2002. p. 32. Disponível em: <<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=1562944&fileId=1566125>>. Acesso em: 21 abr. 2017.

²⁹ GREENPEACE BRASIL. **Desastre do Exxon Valdez: uma contínua história de mentiras.** São Paulo, 23 mar. 2004. Disponível em: <http://www.greenpeace.org/brasil/pt/Noticias/desastre-do-exxon-valdez-uma/#.Tlr5om_yMVA.email>. Acesso em: 4 jan. 2016.

³⁰ WENE, op. cit., p. 33.

³¹ MASON, Michael. **Transnational compensation for oil pollution damage: examining changing spatialities of environmental liability.** London: LSE Research Online, 2002. p. 6. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/570/1/RPESA-no69%282002%29.pdf>>. Acesso em: 3 mar. 2016.

críticos do regime internacional sobre poluição por petróleo, que alegam que o regime americano é mais efetivo na compensação dos danos provocados ao meio ambiente.

Sem o apoio dos Estados Unidos, as discussões não geraram frutos imediatos em 1984, porém, as modificações propostas eram necessárias ao regime internacional, que apresentava insuficiências e precisava ser revisado e atualizado. Tais mudanças foram finalmente incorporadas ao regime internacional com a conferência de 1992 da IMO, que reduziu as condições necessárias para a entrada em vigor dos novos documentos, facilitando a adoção sem os Estados Unidos ³². Nessa reunião diplomática de 1992 foram aprovadas duas convenções: a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC 1992) e a Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo para Compensação de Danos Causados por Poluição por Óleo (1992 *Fund*), que entraram em vigor em maio de 1996.

2.3 Convenção internacional sobre responsabilidade civil por danos causados por poluição por petróleo de 1992

A Convenção sobre responsabilidade civil de 1992 (CLC 1992) compõe, atualmente, a base do regime de responsabilidade e compensação por poluição por petróleo decorrente de petroleiros, uma vez que a convenção de 1969 é considerada “regime velho”. A convenção para o Fundo de 1992 bem como o protocolo de 2003, que serão analisados adiante, tomam por base a convenção de responsabilidade de 1992, por isso, o estudo dessa convenção é primordial.

O primeiro aspecto relevante da CLC 1992 é que, assim como a convenção antecessora, a CLC 1969, disciplina o *princípio da responsabilidade objetiva do proprietário do navio* por qualquer dano proveniente de poluição causada por seu navio e resultante de um incidente, ou seja, independentemente de culpa. “Incidente”, aliás, vem definido logo no primeiro artigo da convenção como “[...] qualquer ocorrência, ou série de ocorrências, que tenham a mesma origem, que cause danos por poluição, ou crie ameaça grave e iminente de causar tais danos.” ³³

³² MASON, Michael. **Transnational compensation for oil pollution damage: examining changing spatialities of environmental liability**. London: LSE Research Online, 2002. p. 6. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/570/1/RPESA-no69%282002%29.pdf>>. Acesso em: 3 mar. 2016.

³³ Art. I (8) - BRASIL. Decreto Legislativo n° 74 , de 30 de setembro de 1976. Aprova o texto da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 4 out. 1976. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=123672>>. Acesso em: 22 fev. 2017.

Importante notar, ademais, que “proprietário do navio” significa pessoa ou pessoas em cujo nome (s) o navio está registrado, sendo que, na ausência de registro, a responsabilidade recairá sobre a pessoa ou pessoas que possuem o navio. O termo “pessoa” empregado no texto se refere a qualquer indivíduo, parceria ou qualquer organismo público ou privado, corporativo ou não, incluindo um Estado e suas subdivisões³⁴. É assim disposto no art. I (3) da CLC 1992, que completa: “[...] no caso de um navio de propriedade de um Estado e operado por uma companhia que esteja registrada naquele Estado como a operadora do navio, proprietário deverá significar essa companhia.” Entende-se, portanto, que, como consequência desse dispositivo, não é possível operar a desconsideração da personalidade jurídica, trazendo a reclamação diretamente contra os indivíduos em controle da companhia.

Caso um incidente envolva dois ou mais navios, e desse incidente resultarem danos por poluição, os proprietários de todos os navios envolvidos serão solidariamente responsáveis por todos os danos que não puderem ser razoavelmente divisíveis. Dessa forma, neste caso, o requerente não precisa especificar qual dos diferentes proprietários deve ser responsável em relação a diferentes tipos de danos. No entanto, todos os navios envolvidos na ação devem estar dentro da definição de “navio” disposta pela convenção (que será analisada adiante), o que exclui, por exemplo, navios de transporte de passageiros. Assim, se um abalroamento ocorre entre um petroleiro e um não petroleiro, somente o proprietário do petroleiro será responsável pelos danos por poluição provenientes do incidente perante a convenção de 1992, embora seja possível ação regressiva, caso o proprietário do outro navio tenha sido parcial ou totalmente responsável pelo incidente, por vias outras que não pela CLC 1992.

Paralelamente, a convenção de responsabilidade de 1992, seguindo o já disposto na convenção de 1969, manteve o *princípio de canalização* da responsabilidade civil e das ações, o que significa que, primeiro, as ações de responsabilidade e compensação pelos danos ocasionados pela poluição por petróleo decorrente de derramamento por navio petroleiro serão direcionados somente contra o proprietário do navio responsável pelo derramamento e, em segundo lugar, que o proprietário somente poderá ser processado de acordo com a CLC 1992, excluindo, assim, qualquer ação pautada em outros dispositivos legais. Em decorrência desse princípio, nenhuma ação pode ser formulada com base na convenção de 1992 ou de outro modo contra: (a) os empregados ou os agentes do proprietário, ou membros da

³⁴ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution**: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). p. 44. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl11b20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017.

tripulação; (b) o prático ou qualquer outra pessoa que, sem ser um membro da tripulação, preste serviços ao navio; (c) qualquer afretador (como quer que seja descrito, inclusive afretador a casco nu), administrador ou operador do navio; (d) qualquer pessoa que estiver realizando operações de salvamento com o consentimento do proprietário, ou de acordo com as instruções de uma autoridade pública competente; e (e) qualquer pessoa que estiver realizando medidas preventivas ³⁵. Tais pessoas, no entanto, não serão excluídas da responsabilidade caso os danos tenham resultado de seus atos ou omissões, cometidos com a *intenção* de causar tais danos, ou que tenham agido imprudentemente e com o conhecimento de que provavelmente ocorreriam aqueles danos.

Portanto, em regra, somente o proprietário do navio e/ou seu segurador podem ser processados de acordo com a convenção de responsabilidade de 1992. A Convenção, no entanto, não impede que o proprietário do navio processe terceiros culpados pelo incidente, com o intuito de recuperar total ou parcialmente o valor da compensação paga.

A CLC 1992 dispõe de exceções a responsabilidade por danos por poluição atribuída ao proprietário caso ele prove que um dos seguintes casos é aplicável, conforme artigo III (2):

(a) os danos resultarem de um ato de guerra, de hostilidades, de guerra civil, de insurreição ou de um fenômeno natural de natureza excepcional, inevitável e irresistível.

Essa hipótese de exceção somente é aplicável caso o perigo listado seja causa do dano pela poluição. No caso dos fenômenos naturais, é relevante que este seja “excepcional, inevitável e irresistível”. Portanto, há o entendimento de que maremotos podem ser motivo de exceção de responsabilidade, enquanto que ciclones não poderiam, uma vez que, em geral, podem ser evitados pelos navios ³⁶. Importante adiantar que, no caso da convenção para o Fundo de 1992, a excludente para danos provenientes de desastres ambientais não é aplicável, de forma que o requerente poderá acionar o Fundo de 1992 para pagamento de compensação por danos resultantes de fenômenos naturais, ainda que o proprietário do navio esteja isento de responsabilidade perante a CLC 1992.

(b) o dano foi totalmente causado por um ato ou uma omissão cometida por terceiros, com a intenção de causar danos.

³⁵ Artigo 4 (5) - CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO. Londres, 27 nov. 1992. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/clc_92_consolidada_e_atualizada-06dez2010.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2017.

³⁶ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution**: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). p. 46. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl11b20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017.

Esta hipótese pode ser aplicada aos casos de danos por poluição causada por terrorismo, sabotagem e outros atos maliciosos de terceiros ³⁷. No entanto, a caracterização dada pelo dispositivo é específica: deve ser um “*totalmente* causado” pelo ato malicioso, de forma que o proprietário do navio ainda pode ser responsabilizado caso tenha tido alguma participação adicional na causa, ainda que pequena, como a falha em tomar medidas de segurança apropriadas.

Cumprido notar, todavia, que, como tal hipótese excludente de responsabilidade não possui correspondência na convenção para o Fundo de 1992, ainda que o proprietário do navio esteja isento perante a CLC 1992, requerentes ainda poderão buscar compensação pelo Fundo de 1992.

(c) dano foi totalmente causado pela negligência, ou por outro ato ilícito de qualquer Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção das luzes ou de outros auxílios à navegação no exercício daquela função.

Novamente é preciso destacar a exigência de o dano ser “*totalmente* causado” pelos meios previstos nessa hipótese, de forma que, havendo outra causa adicional que contribua para o resultado, como negligência da tripulação, o proprietário do navio não poderá se isentar da responsabilidade ³⁸. Assim como nos casos anteriores, embora o proprietário possa usufruir da excludente, o requerente ainda poderá buscar compensação pelo Fundo de 1992, já que não há previsão semelhante na convenção para o Fundo de 1992.

O caso *Tsesis*, embora anterior à convenção de 1992 – ocorreu em 1977, ilustra uma situação real em que um tribunal isentou os proprietários do navio da responsabilidade pelos danos ocasionados. No caso, o tribunal era a suprema corte sueca, que julgou que o incidente, que resultou num derramamento de aproximadamente 500 toneladas de petróleo, fora causado pela falha do Estado sueco em não marcar um banco de areia em uma carta marítima e não ajustar o setor branco de um farol.

Há, ainda, uma quarta possibilidade de o proprietário do navio não ser responsabilizado, que se dá quando ele provar que os danos por poluição resultaram total ou parcialmente de um ato, omissão ou negligência cometida pela própria pessoa que sofreu os danos com a intenção de causar ou contribuir para os danos. Exemplo comum é um abalroamento em que os navios são culpados total ou parcialmente. Nestas hipóteses, o

³⁷ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution**: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). p. 46. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl11b20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017.

³⁸ *Ibid.*, p. 47.

proprietário, dependendo do caso concreto, poderá ser exonerado total ou parcialmente de sua responsabilidade para com aquela pessoa.

A convenção sobre responsabilidade de 1992 promoveu, ainda, outras modificações substanciais em relação aos dispositivos da CLC 1969. Embora, em linhas gerais, ainda siga a caracterização de se tratar de convenção aplicável aos casos poluição resultante de derramamento ou descarga de óleo persistente carregado por navio enquanto carga, tipicamente o navio petroleiro, a convenção de 1992 trouxe uma nova definição de “navio”. A convenção de 1969 somente é aplicada a navios que estão efetivamente transportando petróleo a granel como carga; já a convenção de 1992 possui maior abrangência, inovando ao cobrir também viagens realizadas após o transporte do petróleo, desde que este contenha resíduos do prévio transporte de óleo a granel. Por outro lado, a convenção de responsabilidade de 1992 exclui de seu âmbito de aplicação os navios de guerra ou outros navios de propriedade de um Estado que esteja sendo por ele usado e operado, na época do incidente considerado, em serviço não comercial do governo. Portanto, no caso contrário, em que o navio de propriedade de um Estado contratante estar sendo utilizado para fins comerciais, o Estado estará sujeito a sofrer as demandas por compensação, devendo renunciar a todas as defesas que poderia utilizar com base na sua condição de Estado soberano ³⁹.

O conceito de *óleo* não foi alterado, mantendo-se como óleo mineral persistente, composto por hidrocarbonetos, seja ele transportado a bordo de um navio como carga, ou nos tanques de combustível para consumo daquele navio ⁴⁰.

Quanto à definição de *dano por poluição*, todavia, há uma novidade: a introdução da noção de dano ambiental. O artigo I (6) da convenção de 1969 conceituava-o simplesmente como:

[...] 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 preventivas e outras perdas ou danos causados por essas medidas preventiva.

É perfeitamente clara a intenção do dispositivo em cobrir perdas econômicas relacionadas ao dano à propriedade e aos danos pessoais, abstendo-se, por outro lado, de qualquer referência ao dano ambiental. Na prática, isso significou que qualquer decisão com

³⁹ Art. XI - CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO. Londres, 27 nov. 1992. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/clc_92_consolidada_e_atualizada-06dez2010.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2017.

⁴⁰ Conforme art. I (5) – Ibid.

relação às questões referentes ao meio ambiente ficaria a mercê da interpretação das cortes nacionais, em acordo com a implementação doméstica da convenção ⁴¹, afinal, obviamente, tais danos já ocorriam e tinham impacto severo.

Tal abstenção começou a ser corrigida com a CLC de 1992 que, no artigo I (6) ampliou a definição de dano por poluição:

- (a) perda ou dano causado fora do navio por uma contaminação resultante de um derramamento ou de uma descarga de óleo do navio, onde quer que possa ocorrer esse derramamento ou essa descarga, ficando estabelecido que a compensação pelos prejuízos causados ao meio ambiente, que não a perda de lucros decorrentes daqueles prejuízos, será limitada aos custos decorrentes de medidas razoáveis de recuperação realmente realizadas ou a serem realizadas;
- (b) os custos de medidas preventivas e de outras perdas ou danos causados por medidas preventivas.

Essa nova definição foi redigida seguindo os moldes da convenção de 1969, mantendo, assim, em (a), primeira parte, o significado tradicional de perda e dano causados fora do navio transportador de petróleo, e, em (b) as medidas preventivas e outras perdas ou danos causados por medidas preventivas. Inovou ao prever expressamente a compensação pelos prejuízos causados ao meio ambiente. No entanto, essa definição não é vista como vitória definitiva em termos de preservação ambiental, pois, embora a preocupação com o meio ambiente esteja mais clara, visto sua expressa referência, sua inclusão no artigo significou, também, a limitação da compensação pelos prejuízos nesta área. Isto se dá por dois motivos: primeiro, as cortes nacionais teriam que acrescentar os gastos com a compensação por prejuízos ambientais, somados aos outros valores devidos em indenização – como perdas econômicas, por exemplo –, dentro do limite monetário previsto na convenção. Embora esse limite, como será visto logo adiante, tenha aumentado significativamente em relação ao valor disposto na convenção de 1969, a realidade fática mostra, repetidamente, que o limite disponível na convenção não é suficiente para cobrir os valores peticionados em alguns casos mais severos. Em segundo, porque o próprio artigo, em sua redação, limitou de forma significativa a possibilidade de pedidos de compensação por prejuízos ambientais ao dispor que esta *será limitada aos custos decorrentes de medidas razoáveis de recuperação realmente realizadas ou a serem realizadas*. Ou seja, o artigo teve a intenção de excluir pedidos por danos ambientais *per se*. O fato é que a compensação por danos ambientais ainda é de

⁴¹ MASON, Michael. Civil liability for oil pollution damage: examining the evolving scope for environmental compensation in the international regime. **Marine Policy**, London, v. 27, n. 1, p. 3, 2003. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/17887/>>. Acesso em: 12 fev. 2017.

abrangência limitadíssima no âmbito das convenções de responsabilidade e compensação por poluição por petróleo. É provável e desejoso que essa definição de danos por poluição seja atualizada nos próximos anos, ampliando as perspectivas para a compensação pelos desastrosos impactos que o derramamento de petróleo ocasionam nas áreas afetadas. Essa questão, no entanto, será melhor elaborada nos capítulos adiante, quando forem discutidos os danos compreendidos na convenção.

Outra novidade se deu com a alteração do limite monetário disponível para compensação. Enquanto a convenção de 1969 dispõe de um montante máximo de 14 milhões de SDR, a convenção de 1992 aumentou esse limite para 89,77 SDR. No entanto, há um limite específico conforme a arqueação do navio, segundo artigo V da Convenção:

(a) para navios que não excedem 5.000 gt (*Gross tonnage* ou tonelagem bruta) a compensação é limitada a 4.510.000 de SDR.

(b) navios entre 5.000 e 140.000 unidades de arqueação bruta gozam do valor de 4.510.000 de SDR acrescido de 631 SDR por tonelada adicional.

(c) por fim, navios de 140.000 gt ou mais o limite é de 89.770.000 SDR.

Para gozar dessa limitação de responsabilidade, o proprietário do navio deve constituir um fundo representando o limite de sua responsabilidade. Desta forma, caso ocorra um incidente e o proprietário tenha constituído o fundo – e considerando ainda que ele não tenha perdido o direito de limitar sua responsabilidade – o requerente não poderá exercer qualquer direito contra outros bens e valores do proprietário do navio que não o reservado pelo fundo⁴². Assim, o fundo é o único ativo disponível para a satisfação dos pedidos de compensação e os valores estão limitados conforme a convenção dispõe, de forma que o fundo será distribuído entre os reclamantes proporcionalmente aos valores de suas reclamações⁴³. A constituição do fundo e consequente limitação de responsabilidade significa, também, que os bens apreendidos ou dados em caução ou garantia pelo proprietário do navio deverão ser liberados pelo Tribunal ou autoridade competente de qualquer Estado contratante⁴⁴. Por outro lado, o fundo, devidamente constituído por seguro ou por outra garantia financeira, será de exclusivo uso para atender às reclamações apresentadas com base na convenção de

⁴² UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution**: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). p. 49. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtlitb20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017.

⁴³ Art. IV (4) - CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO. Londres, 27 nov. 1992. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/clc_92_consolidada_e_atualizada-06dez2010.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2017.

⁴⁴ Art. VI (1) – Ibid.

responsabilidade civil de 1992, ficando indisponível para qualquer outra ação fora desse propósito.

O proprietário do navio poderá perder o direito de limitar sua responsabilidade caso seja provado que o dano proveniente da poluição ocorreu em decorrência de um “ato intencional ou de uma omissão”, ou, ainda, quando o dono do navio agiu de forma imprudente ciente de que tal prejuízo poderia vir a ocorrer. Em relação ao disposto na Convenção de 1969, a exceção a limitação contida na convenção de 1992 é mais restrita, de forma que a perda do direito do dono do navio em limitar sua responsabilidade é, na prática, particularmente rara em casos sob a regulamentação desta convenção.

É importante, também, que as provisões adicionais das leis nacionais do Estado em cujo dano ocorreu sejam consideradas. Exemplo disso é o caso *Sung II n° 1*, em que o petroleiro encalhou perto de Onsan, na República da Coreia, na data de 8 de novembro de 1994, derramando uma quantidade de petróleo estimada em 18 toneladas⁴⁵ e o proprietário do navio, que havia constituído fundo, perdeu o direito de limitar sua responsabilidade por não observar o período específico para o procedimento de limitação previsto na lei coreana.

Todavia, o fundo ou garantia não é sempre opcional. Na verdade, todos os navios registrados em um Estado contratante que transporte mais de 2.000 toneladas de petróleo a granel como carga são obrigados a manter um seguro ou outra garantia financeira, como caução bancária e certificado emitido por fundo internacional de compensação, no valor estabelecido pelo artigo V (1) da Convenção⁴⁶. Esse encargo foi estabelecido pela convenção de 1992 tendo em vista que frequentemente o navio sofre perda total após o incidente que ocasionou a poluição, de forma que o principal bem que poderia ser usado para a satisfação dos pedidos de compensação é eliminado. Esse dado se soma ao crescente fenômeno das companhias de um único navio, no qual o navio envolvido no incidente é o único bem disponível, fato que colocava em risco o direito das partes prejudicadas de receber os valores pleiteados.

Uma vez constituído o fundo, seguro ou qualquer outra garantia financeira, de acordo com a Convenção de 1992, um certificado atestando que as exigências foram atendidas é expedido a cada navio pela autoridade apropriada do Estado de registro do navio. Caso o

⁴⁵ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution**: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). p. 49. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtlitl20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017.

⁴⁶ Art. VII (1) - CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO. Londres, 27 nov. 1992. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/clc_92_consolidada_e_atualizada-06dez2010.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2017.

navio não esteja registrado num Estado contratante poderá obter o certificado emitido ou referendado por autoridade competente de qualquer Estado contratante. Esse certificado é relevante, pois registra e comprova informações necessárias para uma eventual ação de compensação, a saber, o nome do navio; o nome e principal estabelecimento do proprietário; o tipo de garantia; o nome e principal estabelecimento do segurador ou de outra pessoa que forneça garantia e, quando for adequado, o local de trabalho em que foi feito o seguro ou em que foi dada a garantia; e, o período de validade do certificado, que não deverá ser superior ao período de validade do seguro ou de outra garantia ⁴⁷.

Na ausência do certificado do seguro ou garantia obrigatórios, navios transportando mais de 2.000 toneladas de petróleo a granel como carga, seja onde quer que estejam registrados, não poderão (I) entrar ou sair de um porto localizado em um Estado contratante, (II) entrar e sair de um terminal *offshore* localizado no seu mar territorial e, (III) receber permissão de um Estado contratante para arvorar sua bandeira. Isso significa que navios registrados em Estados não contratantes, caso transportem a quantidade referida de petróleo, deverão manter a garantia financeira para poderem operar nas águas de um Estado contratante, com devido certificado atestando a garantia. Cumpre salientar que, no caso de um navio registrado em um Estado não contratante obter o certificado através de autoridade de um Estado contratante, todos os outros Estados contratantes deverão reconhecer o certificado devidamente emitido, de forma a validar a operação do navio em suas águas também.

No que toca ao segurador, a CLC 1992 estabelece o direito de formalizar pedido *diretamente* contra o segurador ou contra qualquer pessoa que tenha fornecido uma garantia financeira para a responsabilidade do proprietário por danos causados por poluição ⁴⁸. Este direito de ação permite ao demandante pedido de compensação mesmo quando o proprietário do navio não é capaz de arcar com o valor devido no pedido, em casos, por exemplo, de falência e insolvência. Todavia, há alguns direitos dos quais o segurador demandado goza: primeiramente, pode beneficiar-se dos limites de responsabilidade estabelecidos no artigo V (1), mesmo que o proprietário não tenha o direito de limitar a sua responsabilidade de acordo com artigo V (2); segundo, poderá beneficiar-se dos meios de defesa (exceto falência e insolvência, como ressaltado) que o próprio proprietário teria o direito de invocar; e, também, poderá beneficiar-se do fato de os danos causados por poluição resultarem de uma conduta

⁴⁷ Art. VII (2) - CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO. Londres, 27 nov. 1992. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/clc_92_consolidada_e_atualizada-06dez2010.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2017.

⁴⁸ Art. VII (8) – Ibid.

indevida e intencional do próprio proprietário. De qualquer forma, caso o proprietário do navio tenha sua responsabilidade excluída pela Convenção, o segurador será igualmente isento de responsabilidade.

2.3.1 Estados parte da Convenção de responsabilidade civil de 1992 (CLC 92)

Atualmente, 23 Estados são signatários da convenção de responsabilidade civil, mas não da convenção para o Fundo de 1992. E mais 114 Estados são signatários de ambas as convenções e, desta forma, membros do Fundo. A lista de signatários da CLC 1992 possui, portanto, um total de 137 Estados parte.

Tabela 02 – Estados parte da convenção de responsabilidade civil de 1992 ⁴⁹

Albânia	Finlândia	Nova Zelândia
Alemanha	França	Omã
África do Sul	Gana	Palau
Argélia	Gabão	Panamá
Angola	Geórgia	Papua Nova Guiné
Antigua e Barbuda	Guatemala *	Paquistão *
Arábia Saudita *	Grécia	Peru *
Argentina	Grenada	Polônia
Austrália	Guiné	Portugal
Azerbaijão *	Hungria	Qatar
Bahamas	Holanda	Quênia
Bahrain	Ilhas Marshall	Reino Unido
Barbados	Ilhas Salomão *	República da Coreia
Bélgica	Índia	República de Moldova *
Belize	Indonésia *	República Dominicana
Benin	Irã	Niue
Brunei	Irlanda	Noruega

⁴⁹ Lista atualizada até 13 de janeiro de 2017, adaptada do website dos Fundos IOPC (IOPC FUNDS. **About us:** membership: view list. London, 2017a. Disponível em: <<http://www.iopcfunds.org/about-us/membership/a-z-listing/>>. Acesso em: 13 jan. 2017).

Bulgária	Islândia	România *
Cabo Verde	Israel	Rússia
Camboja	Itália	Samoa
Camarões	Jamaica	Santa Lucia
Canadá	Japão	São Cristóvão e Nevis
Chile *	Jordânia *	São Vicente e Granadias
Chipre	Kiribati	Senegal
China *	Kuwait *	Serra Leoa
China (Hong King)	Letônia	Sérvia
Cingapura	Líbano *	Seychelles
Costa do Marfim	Libéria	Síria
Colômbia	Lituânia	Sri Lanka
Comores	Luxemburgo	Suécia
Congo	Madagascar	Suíça
Cook Islands	Malásia	Tanzânia
Croácia	Maldivas	Togo *
Dinamarca	Malta	Tonga
Dijibuti	Mauritânia	Trinidad e Tobago
Dominica	Maurícia (Maurício)	Tunísia
Egito *	Marrocos	Turcomenistão *
El Salvador *	Mongólia *	Turquia
Emirados Árabes Unidos	México	Tuvalu
Equador	Mônaco	Ucrânia *
Eslováquia	Montenegro	Uruguai
Eslovênia	Moçambique	Vanuatu
Espanha	Myanmar *	Venezuela
Estônia	Namíbia	Vietnam *
Filipinas	Nicarágua	Yemen *
Fiji	Nigéria	

* Os 23 países indicados com esse símbolo são signatários somente da convenção de responsabilidade civil (e não cumulativamente com a convenção para o Fundo).

2.4 Convenção internacional para o estabelecimento de um fundo para compensação de danos causados por poluição por petróleo, de 1992

O Fundo de compensação por poluição por petróleo de 1992 (Fundo IOPC 1992 ou simplesmente Fundo de 1992) foi disposto pela Convenção para o estabelecimento do Fundo de 1992, que somente pode ser aderida por aqueles Estados já contratantes da CLC de 1992. O objetivo é compensar as vítimas não indenizadas (ou indenizadas apenas parcialmente) sob o regime da convenção de responsabilidade de 1992 (CLC 92), ou seja, possui intuito de complementar a CLC de 1992 e prover compensação quando a proteção oferecida por essa for inadequada ou indisponível. Assim, são três as situações em que o Fundo de 1992 será acionado ⁵⁰:

(a) quando nenhuma responsabilidade por danos por poluição surgir sob a CLC 1992;

É o caso, por exemplo, de quando não é possível ao reclamante identificar o proprietário do navio em questão, ou quando o proprietário do navio é exonerado de responsabilidade nos termos da convenção de responsabilidade de 1992 ⁵¹, conforme já explicado no tópico anterior. Essa situação é possível, pois, ainda que o proprietário tenha sido exonerado, o Fundo permanece responsável pelo pagamento da compensação (as hipóteses de exceção de responsabilidade diferem entre a convenção de responsabilidade e a convenção para o Fundo, como será visto). No entanto, é importante notar que não há, até o momento, registro de caso em que a compensação paga pelo Fundo de 1992 tenha sido efetuada em decorrência de isenção do proprietário do navio de responsabilidade pela CLC 1992.

(b) quando o proprietário for financeiramente incapaz de cumprir suas obrigações integralmente e seu segurador não cobre/for insuficiente para satisfazer os pedidos;

Essa foi situação que ocorreu com o petroleiro *Vistabella*, registrado em Trinidad e Tobago, que naufragou em março de 1991 perto de Nevis e derramou uma quantidade desconhecida de petróleo. O navio não era segurado por nenhum *P&I Group*, mas estava coberto por um seguro de responsabilidade civil junto a uma companhia de seguros de Trinidad. Ocorre que o segurador argumentou não cobrir o incidente em questão e se recusou

⁵⁰ Artigo 4 (1) (a), (b), (c). CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO. Londres, 27 nov. 1992. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/clc_92_consolidada_e_atualizada-06dez2010.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2017.

⁵¹ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution**: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). p. 51. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl11b20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017

a constituir um fundo de limitação de responsabilidade. Tanto o segurador quanto o proprietário do navio se negaram a participar das negociações em busca de uma solução para a reclamação. Assim, sem que houvesse pagamento por parte do proprietário do navio ou do seguro, restou ao Fundo de 1971 arcar com a obrigação de compensar os danos pelo incidente num montante total de €1.3 milhões.⁵²

Outro caso que exemplifica essa situação é do navio petroleiro *Al Jaziah 1*, que, em 2000, naufragou próximo a Abu Dhabi e derramou entre 100 e 200 toneladas de petróleo⁵³. O navio não estava protegido por nenhum seguro de responsabilidade civil, uma vez que as apólices do seguro tinham expirado. Como os Emirados Árabes Unidos eram signatários tanto da convenção de 1969 e do Fundo de 1971, quanto das convenções de 1992, os Fundos de 1971 e 1992 tornaram-se responsáveis pelo pagamento integral da compensação, numa divisão em que cada um pagaria metade do valor devido. Assim, juntos, os Fundos liquidaram várias reclamações, incluindo pleitos por limpeza e medidas preventivas, e, posteriormente, processaram o proprietário do navio para reaver os valores pagos.⁵⁴

Um caso recente é do *Nessa R3*, cujo incidente ocorreu em Junho de 2013, próximo a Omã, e, até a data de 31 de dezembro de 2015, as 28 reclamações totalizando um valor de OMR 5.830.327 ainda não haviam sido satisfeitas. Uma vez que todas as tentativas feitas pelas autoridades de Omã em obter o comprometimento financeiro do proprietário do navio fracassaram, é altamente improvável que o proprietário cumpra suas obrigações de pagar a compensação nos termos da CLC 1992, de forma que o Fundo de 1992 acabará ficando responsável pelo pagamento integral da compensação neste incidente, nos termos desse artigo 4.1 (b)⁵⁵.

(c) quando o dano exceder o montante limite de responsabilidade do proprietário do navio disponível pela CLC de 1992.

Essa é a situação mais comum entre as três hipóteses, sendo que há inúmeros casos em que o Fundo IOPC forneceu compensação porque o valor da reclamação ultrapassou o limite

⁵² IOPC FUNDS. **Annual Report 2008**. London, 2008. p. 56. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/2008_ENGLISH_ANNUAL_REPORT.pdf>. Acesso em: 19 jan. 2017.

⁵³ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers**. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). p. 52. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl1b20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ IOPC FUNDS. **Annual Report 2015**. London, 2015. p. 16. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/IOPC_Funds_Annual_Review_2015_ENGLISH_WEB.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2017.

de responsabilidade previsto na CLC 1992. Alguns exemplos são: o incidente *Erika*, em 1999, e o caso *Prestige*, em 2002.

De forma geral, o Fundo de 1992 não proverá compensação nos casos em que o dano por poluição não resultar de situação coberta pelas Convenções, conforme parâmetros já analisados na CLC 1992, que incluem a definição de navio e petróleo. Da mesma forma, não irá fornecer compensação por poluição por petróleo a danos ocorridos em um Estado não contratante. No entanto, há ainda as situações em que a convenção para o Fundo de 1992 prevê exceções de responsabilidade, exonerando o Fundo de qualquer pagamento. Importante notar que as exceções de responsabilidade não são exatamente iguais às aquelas previstas na convenção de responsabilidade de 1992.

A convenção disciplina em seu artigo 4.2 (a) que o Fundo não está obrigado a compensar quando for provado que o dano por poluição resultou de um ato de guerra, hostilidades, guerra civil ou insurreição. Exclui-se também danos provenientes de derramamento ou descarga de navios de guerras ou outros navios pertencentes ou operados por um Estado que, no momento do incidente, estavam sendo usados para propósitos não comerciais. Diversamente da CLC 1992 a convenção para o Fundo de 1992 não prevê isenção nos casos de fenômeno natural de natureza excepcional, inevitável e irresistível, de forma que o proprietário poderá ser exonerado da responsabilidade, mas o Fundo não.

Ademais, como já disciplinado na CLC 1992, o artigo 4.2 (b) da convenção para o Fundo dispõe que, para ter direito à compensação pelo Fundo, o reclamante deve provar que o dano resultou de um incidente envolvendo um ou mais navios. Interessante lembrar, no entanto, que o reclamante não é obrigado a identificar o navio, mas tão somente provar que o petróleo que ocasionou o dano teve origem de *algum ou alguns* navios.

Por fim, o Fundo pode ser exonerado, parcial ou inteiramente, de obrigação em que o dano por poluição resultou de ato ou omissão, com intenção de causar dano, ou negligência da própria pessoa que sofreu tal dano. Atos voluntários por parte do proprietário do navio que visam prevenir ou minimizar danos, por outro lado, são passíveis de compensação pelo Fundo e serão processados juntamente às outras reclamações.

A convenção para o Fundo remete à CLC de 1992 para definir “navio”, “pessoa”, “proprietário”, “óleo”, “dano por poluição”, “medidas preventivas”, “incidente” e “Organização”, portanto, todos esses termos possuem o mesmo significado do contido na convenção de responsabilidade.

A convenção para o Fundo trouxe, no entanto, um novo termo, “óleo contribuinte”, que abrange óleo cru e óleo combustível, como definidos pelo artigo 1 (3) da convenção. Isso

se dá devido ao fato de que o Fundo de 1992 é financiado por contribuições de qualquer pessoa de um estado contratante – inclusive autoridades, companhias governamentais e companhias privadas – que receberem mais do que 150 mil toneladas de “óleo contribuinte” mediante transporte marítimo para um dos Estados contratantes – sendo recebidos em um porto ou instalação terminal – no período anual de averiguação do Fundo. Cabe aos Estados contratantes reportar ao Fundo de 1992 as pessoas e respectivas quantidades de petróleo recebido para que possa ser fixado, através de um cálculo do valor por tonelada, a quantia específica a ser cobrada do importador conforme a quantidade de petróleo contribuinte recebido. Caso não haja pessoas cujo recebimento de petróleo contribuinte tenha superado 150.000 toneladas nenhuma contribuição é devida.

Uma das principais novidades da convenção para o Fundo de 1992 é quanto ao valor da indenização. O limite de compensação em relação a um incidente é tal que a soma do montante pago pelo Fundo de 1992 e do montante efetivamente pago por força da Convenção de responsabilidade de 1992 não deve exceder 203.000.000 SDR ⁵⁶. Esse valor independe do tamanho/capacidade do navio. Além disso, esse limite também se aplica aos danos resultantes de fenômeno natural de natureza excepcional, inevitável e irresistível. No entanto, nesses casos o limite de responsabilidade do Fundo se aplica a toda a poluição decorrente do fenômeno, e não a cada incidente individual de poluição o qual o desastre natural tenha causado ⁵⁷. Em ambos os casos o montante limite de compensação pode aumentar para 300.740.000 SDR nas circunstâncias em que o incidente ocorreu durante o período em que três estados parte contribuinte do Fundo de 1992 tenham combinado para o recebimento de mais de 600 milhões de toneladas de petróleo contribuinte ⁵⁸.

Caso o montante total de compensação das reclamações exceder o limite previsto na convenção (considerando que o Estado não seja também signatário do protocolo para o Fundo suplementar de 2003), o valor pago a cada reclamante será reduzido proporcionalmente. Essa regra desencadeia um procedimento interessante: há situações em que certos pedidos são finalizados e seu pagamento ordenado enquanto ainda há pedidos pendentes de decisão, de forma que o Fundo deve controlar os pagamentos prevendo o montante final, para que, no

⁵⁶ Convenção para o Fundo de 1992, art. 4 (3) (a) - IOPC FUNDS. **Liability and compensation for oil pollution damage:** texts of the 1992 civil liability convention, the 1992 Fund convention and the supplementary Fund protocol. London, 2011b. p. 3. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/Text_of_Conventions_e.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2017.

⁵⁷ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution:** an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). p. 54. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl1b20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017.

⁵⁸ Convenção para o Fundo de 1992, art. 4 (4) (c) - (IOPC FUNDS, 2011b, loc. cit.).

agregado, o valor dos pedidos não ultrapasse o limite previsto na convenção. Assim, o Fundo IOPC de 1992 pode ter que restringir o pagamento das compensações a certas porcentagens, ou seja, reduzir proporcionalmente os valores, para garantir que todos os reclamantes tenham tratamento igualitário. O pagamento, caso seja possível ao final, pode ser restabelecido para o valor integral.

Essa situação ocorreu em vários casos, por exemplo, no incidente *Pontoon 300*, em 1998, quando, devido à incerteza do montante total de compensação devido aos reclamantes, o Fundo de 1992 limitou os pagamentos a 75% para cada reclamante. Posteriormente, foi possível aumentar os valores para 100% novamente, sem ultrapassar o limite de responsabilidade da convenção ⁵⁹.

2.4.1 Estados parte da convenção para o Fundo de 1992

Atualmente, 114 Estados são parte da convenção, sendo, portanto, membros do Fundo de 1992.

Tabela 03 – Estados parte da convenção para o Fundo de 1992 ⁶⁰

Albânia	Finlândia	Nova Zelândia
Alemanha	França	Omã
África do Sul	Gana	Palau
Argélia	Gabão	Panamá
Angola	Geórgia	Portugal
Antigua e Barbuda	Grécia	Qatar
Argentina	Grenada	Quênia
Austrália	Guiné	Reino Unido
Bahamas	Hungria	República da Coreia
Bahrain	Holanda	República Dominicana
Barbados	Ilhas Marshall	Niue

⁵⁹ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution**: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). p. 54. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl1b20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017.

⁶⁰ Lista atualizada até 13 de janeiro de 2017, adaptada do website dos Fundos IOPC. (IOPC FUNDS. **About us**: membership: view list. London, 2017a. Disponível em: <<http://www.iopcfunds.org/about-us/membership/a-z-listing/>>. Acesso em: 13 jan. 2017).

Bélgica	Índia	Noruega
Belize	Irã	Rússia
Benin	Irlanda	Samoa
Brunei	Islândia	Santa Lucia
Bulgária	Israel	São Cristóvão e Nevis
Cabo Verde	Itália	São Vicente e Granadias
Camboja	Jamaica	Senegal
Camarões	Japão	Serra Leoa
Canadá	Kiribati	Sérvia
Chipre	Letônia	Seychelles
China (Hong King)	Libéria	Síria
Cingapura	Lituânia	Sri Lanka
Costa do Marfim	Luxemburgo	Suécia
Colômbia	Madagascar	Suíça
Comores	Malásia	Tanzânia
Congo	Maldivas	Tonga
Cook Islands	Malta	Trinidad e Tobago
Croácia	Papua Nova Guiné	Tunísia
Dinamarca	Polônia	Turquia
Dijibuti	Mauritânia	Tuvalu
Dominica	Maurícia (Maurício)	Uruguai
Emirados Árabes Unidos	Marrocos	Vanuatu
Equador	México	Venezuela
Eslováquia	Mônaco	
Eslovênia	Montenegro	
Espanha	Moçambique	
Estônia	Namíbia	
Filipinas	Nicarágua	
Fiji	Nigéria	

2.5 Protocolo para o Fundo Suplementar de 2003

Embora a convenção de responsabilidade de 1992 e a convenção para o Fundo de 1992 tenham trazidos importantes atualizações ao regime de responsabilidade e compensação internacional, logo ficou claro, através de novos incidentes, que o regime ainda apresentava insuficiências, principalmente no que toca ao montante disponível para compensação das pessoas lesadas pela poluição. Dois incidentes emblemáticos, os casos *Erika e Prestige*, ocorreram em 1999 e 2002 e desencadearam novas discussões e negociações para um novo acordo.

O incidente *Erika* ocorreu em 2 de dezembro de 1999, quando o navio petroleiro de bandeira maltesa, propriedade de um armador italiano e fretado por um grupo francês naufragou na costa oeste da França, próximo à Espanha, e ocasionou o derramamento de quase 20 mil toneladas de óleo pesado ⁶¹. O incidente gerou grande indignação na opinião pública e pressão para que os governos se mobilizassem para reforçar as medidas de prevenção, segurança, resposta no transporte marítimo. Dois pacotes de medidas, *Erika I e II*, foram aprovados com urgência pela Comissão Europeia no ano seguinte ao acidente. Com relação à responsabilidade e à compensação pelos danos causados pela poluição por petróleo, passados dois anos do incidente, as pessoas afetadas, notadamente pessoas dos setores hoteleiro e marítimo, ainda não haviam sido totalmente indenizados pelos prejuízos sofridos. A Comissão Europeia considerou “[...] inaceitável que, volvidos vários anos sobre um acidente grave, cidadãos europeus não tenham ainda sido indenizados de forma satisfatória.” ⁶² A situação foi resultado da insuficiência do valor disponível pelo regime internacional em vigor à época, incluindo o Fundo IOPC de 1992, uma vez que os custos da poluição causada excediam o limite de compensação ⁶³. Assim, a Comissão propôs a criação de um fundo de compensação que complementasse, até um montante global de mil milhões de euros, a indenização das vítimas em caso que ultrapassassem o valor disponível pelo Fundo de 1992.

Foi assim que, após o incidente com o cargueiro *Erika* e a pressão da Comissão Europeia, a Assembleia do Fundo IOPC de 1992 organizou um grupo de trabalho para revisar várias questões em relação ao funcionamento e efetividade das convenções de

⁶¹ IOPC FUNDS. **Incidents involving the IOPC Funds 2011**. London, 2011a. p. 6. Disponível em: <http://www.iopecfunds.org/uploads/tx_iopecpublications/2011_ENGLISH_INCIDENT_REPORT.pdf>. Acesso em 12 fev. 2017.

⁶² EUROPEAN COMMISSION. **A União Europeia na vanguarda da segurança marítima volvidos dois anos sobre a catástrofe do ERIKA**. (Memo 01/387). Bruxelas, 27 nov. 2001. Disponível em: <http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-01-387_pt.htm>. Acesso em: 19 jan. 2017.

⁶³ Ibid.

responsabilidade e para o Fundo de 1992. Após várias encontros de discussão, algumas medidas foram tomadas com intuito de reforçar a prevenção e resposta de incidentes com petroleiros, principalmente pelo fato de o Erika ser um navio considerado de risco, por ter mais de 25 anos. Ademais, iniciaram-se as discussões para a criação de um Fundo suplementar que adicionasse um terceiro nível de compensação à CLC de 1992 e ao Fundo de 1992.

As negociações para um novo Fundo se prolongavam e, neste meio tempo, ocorreu outro grande incidente, com o navio petroleiro *Prestige*, novamente na Europa, quebrando e naufragando na costa noroeste da Espanha, em 13 de novembro de 2002⁶⁴. Aproximadamente 63.200 toneladas de petróleo pesado foram derramadas, afetando áreas da França, Espanha e Portugal. O incidente gerou um número enorme de pedidos, desde pedidos por danos à propriedade, a gastos com limpeza até prejuízos no turismo e nas atividades de pesca. No entanto, poucos requerentes chegaram a ser compensados pelos danos.

Tabela 04 – Caso Prestige: número de pedidos e montantes pleiteados e pagos na Espanha

Categoria do pedido	Pedidos submetidos	Montante pleiteado (€)	Pedidos pagos	Montante pago (€)
Dano à propriedade	232	2.066.103	22	8.034
Limpeza	17	3.011.744	2	1.191
Maricultura	14	20.198.328	2	144.263
Pescadores e apanhadores de marisco	180	3.610.886	9	7.451
Turismo	14	688.303	4	5.323
Processadores e vendedores de peixe	299	20.836.857	115	359.108
Outros	74	1.775.068	21	39.606
Governo Espanhol	15	984.827.922	15	113.920.000
Total	845	1.037.015.211	190	114.484.976

Fonte: Adaptado de EUROPEAN COMMISSION. **A União Europeia na vanguarda da segurança marítima volvidos dois anos sobre a catástrofe do ERIKA.** (Memo 01/387). Bruxelas, 27 nov. 2001. p. 14. Disponível em: <http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-01-387_pt.htm>. Acesso em: 19 jan. 2017.

⁶⁴ IOPC FUNDS. **Incidents involving the IOPC Funds 2011.** London, 2011a. p. 12. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/2011_ENGLISH_INCIDENT_REPORT.pdf>. Acesso em 12 fev. 2017.

Tabela 05 – Caso Prestige: número de pedidos e montantes pleiteados e pagos na França

Categoria do pedido	Pedidos submetidos	Montante pleiteado (€)	Pedidos pagos	Montante pago (€)
Dano à propriedade	9	87.772	7	5.136
Limpeza	61	10.512.569	47	1.286.237
Maricultura	126	2.336.501	90	131.955
Apanhadores de marisco	3	116.810	1	4.984
Barcos pesqueiros	59	1.601.717	49	182.983
Turismo	195	25.166.131	154	3.880.177
Processadores e vendedores de peixe	9	301.446	5	29.072
Outros	19	2.029.820	8	39.828
Governo Francês	1	67.499.154	0	0
Total	482	109.651.920	361	5.560.372

Fonte: Adaptado de EUROPEAN COMMISSION. *A União Europeia na vanguarda da segurança marítima volvidos dois anos sobre a catástrofe do ERIKA*. (Memo 01/387). Bruxelas, 27 nov. 2001. p. 14. Disponível em: <http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-01-387_pt.htm>. Acesso em: 19 jan. 2017.

Os dados mostram que na França de um total de 482 ações submetidas, apenas 361 resultaram em algum valor pago em compensação: de um montante agregado de 109.651.920 de euros pedidos somente 5.560.372 foram, ao final, concedidos. Na Espanha a situação foi ainda pior, de um total de 845 ações apenas 190 geraram compensação aos requerentes: de um montante de mais de 1 trilhão de euros em pedidos de compensação apenas 114.489.976 chegaram a ser pagos.

No incidente *Prestige* logo ficou claro que o montante agregado de pedidos resultantes dos danos por poluição excedia o montante máximo disponível pela convenção de responsabilidade de 1992 e pela convenção para o Fundo de 1992, de forma que tornou-se ainda mais evidente e urgente a necessidade de uma nova revisão nos limites de compensação por poluição por petróleo.

Portanto, a proposta de um novo fundo cujas negociações foram iniciadas após o incidente Erika se concretizou após o incidente *Prestige*, de forma que, em 2003, foi assinado o Protocolo de 2003 para o Fundo Suplementar, estabelecendo o Fundo suplementar IOPC, que tem a função de fornecer um terceiro nível de proteção aos casos de danos por poluição por petróleo. Ou seja, a compensação pelo Fundo de 2003 somente é possível quando a proteção dada pela convenção de responsabilidade de 1992 e o Fundo de 1992 não for suficiente ou adequado. Por isso, para que um Estado torne-se parte do protocolo de 2003 para o Fundo suplementar, deverá também aderir à convenção para o Fundo de 1992 (e consequentemente à convenção de responsabilidade de 1992). Importante também notar que o

Fundo suplementar de 2003 somente irá compensar danos provenientes de poluição por petróleo decorrente de incidentes ocorridos após a entrada em vigor do Protocolo de 2003 que estabelece o Fundo, que se deu no dia 3 de março de 2005.

A principal novidade do protocolo é quanto ao valor limite disponível destinado ao pagamento de compensação, que aumentou consideravelmente: são 750 milhões de SDR (aproximadamente 1.935.000.000 de reais ⁶⁵) relativos a cada incidente. Importante notar que esse valor é dado considerando o montante já pago pela proteção dada pela convenção de responsabilidade de 1992 e pela convenção para o Fundo de 1992, ou seja, o montante de 750 milhões já é o valor limite global e não o valor a ser somado aos montantes limites das outras convenções. Além disso, o Fundo de 2003 pagará *somente* relativamente aos “[...] pedidos de indenização procedentes”, isto é, “[...] pedido que tenha sido reconhecido pelo Fundo IOPC de 1992 ou aceito como admissível por decisão de um tribunal competente vinculado ao Fundo de 1992 e não passível de recurso ordinário” e que teria sido integralmente pago se o limite constante na convenção para o Fundo de 1992 não tivesse sido aplicado a esse incidente ⁶⁶. Assim, o Fundo suplementar é destinado à compensação aos danos que excedem, ou haja o risco de exceder, o valor máximo disponível pelo Fundo de 1992.

Por ser um Fundo suplementar ao Fundo de 1992, o Protocolo de 2003 tem por base os dispositivos das convenções de 1992, de forma que, possui a mesma definição de “navio”, “pessoa”, “proprietário”, “hidrocarbonetos”, “prejuízo por poluição”, “medidas de salvaguarda” e “incidente” como constantes no artigo I da CLC de 1992. E possui a mesma definição de “hidrocarbonetos contribuintes”, “unidades de conta (SDR)”, “tonelada”, “garantia” e “instalação terminal” daquela contida no artigo 1º da Convenção para o Fundo de 1992. Portanto, nenhum desses termos sofre alteração neste novo acordo.

O financiamento do Fundo suplementar de 2003 segue o mesmo sistema do Fundo de 1992, isto é, contribuições anuais ao Fundo suplementar devem ser feitas pelos importadores de petróleo que receberem, no ano base para o cálculo, mais de 150.000 toneladas de petróleo contribuinte que tenha sido transportado pelo mar aos terminais ou portos de um Estado contratante do Protocolo. O relatório informando a lista de importadores e as respectivas quantidades recebidas fica a cargo do Estado, que deve repassar as informações diretamente

⁶⁵ SDR = Special Drawing Right. Em 09 de janeiro de 2017 1 SDR = \$ 1,343990 ou R\$ 4,307620

⁶⁶ Art. 1 (8) do Protocolo de 2003 para o estabelecimento de Fundo suplementar. (IOPC FUNDS. **Liability and compensation for oil pollution damage:** texts of the 1992 civil liability convention, the 1992 Fund convention and the supplementary Fund protocol. London, 2011b. p. 44. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/Text_of_Conventions_e.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2017). (tradução nossa).

para o Fundo IOPC ⁶⁷. Assim, o Fundo poderá calcular o valor por tonelada e cobrar cada importador um valor especificado conforme a quantidade de petróleo contribuinte recebido. Todavia, diferentemente do Fundo de 1992, onde, caso não haja pessoas cujo recebimento de petróleo contribuinte tenha superado 150.000 toneladas nenhuma contribuição é devida em relação aquele Estado, no Fundo de 2003, para os propósitos de pagamento de contribuições, é *pressuposto* que cada Estado contratante tenha recebido, no mínimo, 1 milhão de toneladas de petróleo contribuinte ⁶⁸. Desta forma, no âmbito do Protocolo para o Fundo suplementar, quando o montante agregado de petróleo contribuinte recebido em um Estado contratante for inferior a 1 milhão de toneladas, o Estado contratante deverá assumir a responsabilidade pelo pagamento da diferença, ou seja, assumirá as obrigações que, de outra forma, recairiam sobre as pessoas responsáveis por contribuir ao Fundo segundo o Protocolo ⁶⁹.

Quanto às exceções a responsabilidade de pagamento de compensação pelo Fundo, as regras são as mesmas das observadas pela convenção para o Fundo de 1992 uma vez que, como já colocado, o Fundo suplementar somente será responsável pela compensação com relação às ações já procedentes relativas aos danos nos termos da Convenção para o Fundo de 1992. Importante notar, ademais, que a compensação não será devida até que as obrigações com o relatório informando os importadores e quantidades de petróleo contribuinte tenham sido regularmente cumpridas (conforme artigo 15 (2)). Caso a indenização tenha sido temporariamente recusada pela ausência de relatório constando informações de todos os anos anteriores à ocorrência do incidente, o Estado contratante será notificado pelo diretor do Fundo suplementar e, se, a partir desse ato, a obrigação de comunicar as informações não foi cumprida no prazo de um ano, a indenização será permanentemente recusada em relação ao incidente ⁷⁰.

Até o momento, o Fundo suplementar de 2003 não registra nenhum caso em que tenha sido acionado. Como resultado, apenas uma contribuição foi cobrada, no ano de 2006 e, desde então, nenhuma contribuição foi devida. O valor acumulado pelo Fundo é de 1.4 milhões de libras, que está disponível caso preciso.

⁶⁷ Cumpre esclarecer que os relatórios para o Fundo de 1992 e para o Fundo de 2003, embora contenham as mesmas informações, devem ser entregues separadamente e diretamente a cada Fundo. A entrega de relatório sob a diretriz da convenção para o Fundo de 1992 tornará pressuposta a entrega de relatório ao Fundo IOPC de 2003.

⁶⁸ Art. 14 (1) do Protocolo de 2003 para o estabelecimento de Fundo suplementar. (IOPC FUNDS. **Liability and compensation for oil pollution damage:** texts of the 1992 civil liability convention, the 1992 Fund convention and the supplementary Fund protocol. London, 2011b. p. 48. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/Text_of_Conventions_e.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2017).

⁶⁹ Art. 14 (2) - Ibid.

⁷⁰ Art. 15 (3) - Ibid.

2.5.1 Estados parte do protocolo para o Fundo suplementar de 2003

Atualmente, 31 Estados são parte do protocolo e, portanto, membros do Fundo suplementar de 2003.

Tabela 06 – Estados parte do protocolo para o Fundo suplementar de 2003 ⁷¹

Alemanha	Estônia	Lituânia
Austrália	Finlândia	Marrocos
Barbados	França	Montenegro
Bélgica	Grécia	Noruega
Canadá	Holanda	Polônia
Congo	Hungria	Portugal
Croácia	Irlanda	Reino Unido
Dinamarca	Itália	República da Coreia
Eslováquia	Japão	Suécia
Eslovênia	Letônia	Turquia
Espanha		

2.6 Casos em que as convenções de responsabilidade e compensação não se aplicam

As convenções sobre responsabilidade civil, juntamente com o Fundo de 1992 e o Fundo suplementar de 2003, são de extrema relevância no cenário atual, oferecendo uma base legislativa substancial para uma área que tanto necessitava de encaminhamento: a poluição por derramamento no transporte marítimo de petróleo. No entanto, como já colocado, essas convenções não abrangem todos os casos de danos por poluição por petróleo, mas somente os específicos casos em que o dano for causado por derramamento de óleo mineral persistente, carregados em navio como carga ou como combustível de tal navio, sendo esse navio especificamente um petroleiro ou navio construído ou adaptado para o transporte de petróleo como carga, e somente quando esse estiver efetivamente transportando petróleo como carga

⁷¹ Lista atualizada até 13 de janeiro de 2017, adaptada do website dos Fundos IOPC. (IOPC FUNDS. **About us:** membership: view list. London, 2017a. Disponível em: <<http://www.iopcfunds.org/about-us/membership/a-z-listing/>>. Acesso em: 13 jan. 2017).

ou durante viagem posterior a esse transporte. Evidentemente nem todos os incidentes envolvendo derramamento de petróleo se encaixam nos elementos definidores desse específico regime. Notadamente duas situações se assemelham a estes casos, mas, por um elemento ou outro saem da zona de aplicação das convenções de responsabilidade civil (CLC) e do âmbito dos Fundos: é possível que um acidente marítimo occasiona o derramamento de óleos *não* persistentes, bem como é possível um derramamento de óleos persistentes por *navios* que não transportem tais substâncias enquanto *carga*.

É de suma importância frisar que o presente trabalho não pretende esgotar o assunto sobre tais casos (apontados a seguir), mas meramente defini-los para que não se confundam com as situações de aplicação das convenções aqui estudadas. Essa diferenciação é relevante porque os casos podem ser facilmente equivocados, uma vez que apresentam vários aspectos em comum. Ressalta-se, desta forma, que o reconhecimento das singularidades que se apresentam nos casos de poluição por petróleo ou por outras substâncias nocivas e perigosas por navios é fundamental para que cada caso tenha tratamento adequado. Isso envolve a elaboração de regimes específicos, porém correlacionados, que abranjam todos os possíveis casos através das convenções e, concomitantemente, sua aplicação ao caso correspondente, com a correta interpretação de seus dispositivos, fato que, como será visto, nem sempre ocorre.

Mediante o exposto, os principais casos que merecem atenção são:

I) casos de derramamento de petróleo por navios que não os construídos ou adaptados para o transporte de óleo a granel como carga, tipicamente os petroleiros. Tais casos incluem o derramamento de petróleo por unidades *offshore* e navios de carga para qualquer outra substância que não o petróleo, além dos navios de passageiros.

Primeiramente, breves anotações sobre o caso das plataformas marítimas petrolíferas *offshore*, que são “[...] construções navais que permitem o alcance das reservas do fundo do mar, utilizadas em operações de exploração e produção de petróleo e gás *offshore*, de grande complexidade.”⁷² Sua importância inquestionável – cerca de 40% do petróleo comercializado no mundo é produzido *offshore* – é acompanhada de incertezas com relação ao seu regime jurídico. Há elementos nessas plataformas que as enquadrariam na categoria de “navios”, por outro lado, considerando que a navegação por tais estruturas é mínima e incidental, sua classificação mais apropriada seria como instalação.

⁷² PAIM, Maria Augusta. **O petróleo no mar: o regime das plataformas marítimas petrolíferas no direito internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 2011. p. 1-2.

O fato é que não existe regime internacional que possa expressivamente e com certeza responder às situações de poluição por petróleo oriundas dessas unidades. Essa ausência de normas aplicáveis especificamente às plataformas marítimas em diversas questões jurídicas pode representar uma lacuna no direito internacional, isto é, falta no ordenamento jurídico uma norma a qual o juiz possa aplicar na resolução de um caso determinado ⁷³. É então que através da possibilidade, ou melhor, da necessidade de qualificar tais plataformas *offshore* em categorias já disciplinadas, tais como navios, que surge o questionamento: na ausência de um regime internacional específico, poderiam as convenções sobre responsabilidade civil de 1992 (CLC 1992) e sobre o Fundo de 1992 serem estendidas às essas unidades *offshore*? Isto é, poderiam essas plataformas serem compreendidas como “navios” para o propósito da responsabilidade e compensação disciplinados nessas convenções?

Essa questão é, na verdade, um questionamento à definição de navio presente ou pretendida na convenção de 1992. Para entender a discussão é preciso que se compreenda que existe uma vasta gama de diferentes unidades flutuantes dispostas no mar atualmente, com propósitos e características variados. Existem plataformas marítimas móveis flutuantes, como navios-sonda (*drilling ship*), barcas-sonda (*barge-ship*) e FPSO (*Floating Production Storage and Offloading*), bem como há plataformas marítimas móveis com fundo apoiado, plataformas marítimas fixas e plataformas mistas.

Para o exclusivo propósito dessa discussão nesse trabalho, podem-se dividir as unidades flutuantes *offshore* em três grandes categorias. Primeiro, há as unidades construídas e funcionando como navios, no sentido convencional do termo. Essas unidades apresentam forma e funcionamento de navio e navegam regularmente entre duas localidades, sem qualquer fixação permanente ou temporária a instalações submarinas ou de superfície ou ao fundo do mar ⁷⁴. Em segundo lugar, há a categoria das unidades *offshore* flutuantes, que não se encaixam na categoria de “navios”, no sentido convencional, uma vez que não possuem nem forma nem funcionamento de navio. Essas unidades não navegam de um ponto ao outro sem assistência. Há, no entanto, uma terceira categoria de definição menos clara, que estaria entre a primeira e a segunda categorias. Esse grupo inclui todas as espécies de unidades com formato de navio que operam na exploração, produção, armazenamento e ou carregamento de petróleo. Essas unidades, embora geralmente possuam aparência de navio em sua forma e

⁷³ PAIM, Maria Augusta. **O petróleo no mar: o regime das plataformas marítimas petrolíferas no direito internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 2011. p. 4.

⁷⁴ DEAN, Paul; SHADDICK, Simon. **The legal and regulatory treatment of FPSOs, with a focus on a limitation of liability**. London: Holman Fenwick Willan LLP, 2012. p. 2. Disponível em: <[http://www.hfw.com/downloads/Client%20Brief%20%20FPSOs%20\[A4%206pp\]%20July%202012.pdf](http://www.hfw.com/downloads/Client%20Brief%20%20FPSOs%20[A4%206pp]%20July%202012.pdf)>. Acesso em: 12 fev. 2017.

construção, são usadas para navegação, mas possuem algum tipo de ligação contínua (contudo não necessariamente permanente) com instalações de superfície ou submarinas ⁷⁵. Caso clássico é da unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência, ou, em inglês, *Floating Production Storage and Offloading* (FPSO).

Essas unidades flutuantes que não se encaixam na definição tradicional de navio, mas transportam petróleo e estão progressivamente sendo usadas pela indústria do petróleo, representam uma ameaça de poluição marinha por petróleo. Deveriam, então, ter o mesmo tratamento dado aos petroleiros? Há algumas respostas possíveis e defensáveis. A primeira hipótese é incluir essas unidades móveis – exceto as fixas – dentro do âmbito de aplicação das convenções de responsabilidade e dos fundos. Isto significaria que uma plataforma, mesmo não se encaixando na definição tradicional de navio, seria assim considerada para os propósitos dessas convenções. Poder-se-ia até afirmar que essas unidades permanentes ou semi-permanentes, como as FPSOs, entrariam na classificação de navios quando estivessem desconectadas, por motivos operacionais ou qualquer outra razão, e navegando até abrigo ou transitando para um terminal com o fim de descarregar ⁷⁶. No entanto, essa tentativa de classificar unidades offshore como navios exige uma interpretação de “navio” muito abrangente, o que não parece ser a melhor abordagem. De fato, a interpretação dessas unidades flutuantes como “navios” para os fins de compensação pelas convenções de 1992 não goza de apoio no meio internacional, nem pelas cortes nem por doutrinadores.

Há, no entanto, um caso que contradiz esse entendimento, o caso *Slops* (caso número 23/2006), em cuja decisão a suprema corte grega considerou como navio, para os efeitos da convenção sobre responsabilidade civil de 1992, uma unidade de armazenagem ancorada. O caso é complexo e controverso: o *Slops*, registrado como navio em 1994, foi originalmente desenhado e contruído para transporte de petróleo a granel como cargo – ou seja, dentro da caracterização disposta na definição de navio pela convenção de 1992. Todavia, em 1995 passou por uma grande coversão no qual sua hélice foi removida e seu motor desativado e lacrado, de forma que o então navio foi convertido para uma unidade flutuante de coleta e

⁷⁵ DEAN, Paul; SHADDICK, Simon. **The legal and regulatory treatment of FPSOs, with a focus on a limitation of liability**. London: Holman Fenwick Willan LLP, 2012. p. 2. Disponível em: <[http://www.hfw.com/downloads/Client%20Brief%20%20FPSOs%20\[A4%206pp\]%20July%202012.pdf](http://www.hfw.com/downloads/Client%20Brief%20%20FPSOs%20[A4%206pp]%20July%202012.pdf)>. Acesso em: 12 fev. 2017.

⁷⁶ MURUGASON, Sharmini. Definition of a ship – applicability of CLC 1992 and Fund Convention 1992 and 1976 to FPSO and FSU. **Standart Bulletin**, London, Offshore Spec. Ed., p. 12-14, Oct. 2012. p. 12. Disponível em: <<http://www.standard-club.com/media/23700/StandardBulletinSpecialEditionOffshore-October2012.pdf>>. Acesso em: 17 abr. 2017.

processamento de resíduos ⁷⁷. Desde então a unidade ficou ancorada no porto de Piraeus, na Grécia, segundo a autoridade portuária local, sem equipamento de propulsão. Ocorre que, em junho de 2000, a unidade *Slops*, carregada com 5000 metros cúbicos de água com resíduos de óleo (acredita-se que havia de 1000 a 2000 metros cúbicos de petróleo) sofreu uma explosão e pegou fogo no ancoradouro do porto grego ⁷⁸, ocasionando o derramamento de uma quantidade indeterminada, mas substancial, de petróleo. No mês seguinte o comitê executivo do fundo de 1992 decidiu que a unidade não deveria ser considerada “navio” para os propósitos da convenção sobre responsabilidade civil de 1992 e da convenção para o fundo de 1992, de forma que essas convenções não aplicassem a esse incidente. A ação, no entanto, eventualmente chegou à suprema corte grega, que decidiu por maioria (17 a 5) de forma contrária, determinando que a unidade *Slops* fosse considerada navio perante as convenções de 2002. A corte sustentou sua decisão no argumento de que a definição de navio como disposta na convenção de 1992 sugeria dois tipos de navios, nomeadamente: a) um tipo definido como “qualquer embarcação marítima e engenho flutuante, de qualquer tipo, construído ou adaptado para o transporte de petróleo a granel como carga”; e b) o tipo definido como “um navio capaz de transportar petróleo e outras cargas”, isto é, navios “de carga combinada”. Ademais, os juízes concluíram que para o enquadramento como navio era suficiente que petroleiros e outras embarcações tivessem a habilidade de movimento por propulsão própria ou por meio de reboque, da mesma forma que tivessem a habilidade de carregar petróleo a granel como carga, não exigindo que o incidente tivesse que ocorrer durante o transporte do petróleo a granel como carga, ou seja, durante viagem ⁷⁹.

Mediante tal decisão, o Fundo de 1992 foi obrigado a pagar os custos com a compensação da parte requerente – no caso duas companhias gregas pedindo o pagamento de mais de 1.5 milhões de libras por operações de limpeza e medidas preventivas acrescidas de juros.

A decisão, no entanto, tem sido amplamente criticada. O caso é interessante e curioso, pois ilustra as divergências de interpretação a qual as convenções estão sujeitas. É importante salientar, não obstante, que o presente trabalho suporta a interpretação amplamente defendida pela doutrina e cortes de que as convenções de 1992 não foram desenvolvidas com o propósito de disciplinar as plataformas marítimas *offshore*, que não transportam, de forma

⁷⁷ IOPC FUND 1992. Executive Committee. **Incidents involving the 1992 fund**: Slops. 38th session. London, 22 Aug. 2007. p. 1 Disponível em: <<http://documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/download/docs/3007/lang/en/>>. Acesso em: 9 jan. 2016.

⁷⁸ Ibid., p. 2.

⁷⁹ Ibid.

autônoma e permanente, petróleo a granel enquanto carga, mas aplicando-se, tão somente, aos navios petroleiros, devidamente construídos ou adaptados para tal função de transporte.

Enfim, obviamente o objeto deste trabalho não envolve o específico estudo das plataformas *offshore*, portanto, não há razão para maiores discussões com relação ao tema. Basta o entendimento de que, embora as plataformas *offshore* gerem discussões e sua situação legal internacional perante poluição por derramamento de petróleo ainda não esteja bem estruturada, essas unidades não se encontram no âmbito de aplicação da convenção de responsabilidade civil e eventuais acidentes não estão cobertos pelo Fundo de 1992 ou pelo Fundo suplementar de 2003. O ideal é que outras regras internacionais cabíveis sejam aplicadas, assim como são aplicáveis regras nacionais. Ademais, seria extremamente interessante que se desenvolvesse um regime jurídico específico para as plataformas marítimas petrolíferas, com uma convenção internacional, o que, inclusive, resguardaria os interesses e os dispositivos convencionais da CLC de 1992 e dos fundos de compensação por poluição por petróleo aqui analisados.

Completando outros casos semelhantes de derramamento de petróleo, tem-se as situações de aplicação da convenção internacional sobre responsabilidade civil por danos causados pela poluição por combustíveis de navios de 2001 (*2001 bunker oil pollution convention*). A convenção de 1992 (CLC 92) e o fundo de 1992 cobrem, como dito, casos de derramamento de petróleo transportado a bordo de um navio como carga, ou nos tanques de combustível somente quando para consumo daquele navio ⁸⁰, sendo que tal navio deve ter sido construído ou adaptado para o transporte de óleo a granel como carga ⁸¹. Essa caracterização restringiu a aplicação das convenções, criando uma relevante lacuna no regime regulatório ao excluir as situações de derramamentos causados por petróleo transportado como combustível (*bunker oil*) em tanques de navios que não aqueles transportando petróleo como carga. Assim, a convenção de 2001 foi desenvolvida para cobrir casos que não envolvam navios petroleiros, mas navios outros tais como navios cargueiros transportando cargas secas e navios de turismo.

Os casos abrangidos nessa convenção são de máxima relevância no cenário internacional. O volume de navios e de petróleo que entram na aplicação dessa convenção é notável, chamando atenção o fato de que tais navios podem carregar petróleo como

⁸⁰ CLC 1992, Artigo I (5) - IOPC FUNDS. **Liability and compensation for oil pollution damage:** texts of the 1992 civil liability convention, the 1992 Fund convention and the supplementary Fund protocol. London, 2011b. p. 5. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/Text_of_Conventions_e.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2017.

⁸¹ CLC 1992, artigo I (1) – Ibid.

combustível em quantidades que, por vezes, ultrapassa a capacidade de carga de alguns petroleiros. Os efeitos e consequências de derramamentos de combustíveis derivados do petróleo também são consideráveis, sendo que o óleo transportado como combustível é, geralmente, de pior qualidade, o que pode implicar num dano mais significativo e custos de limpeza ainda maiores. Um caso marcante que ilustra essa situação é o do cargueiro *Kure*, que em 1997 encalhou na doca de uma instalação de carregamento na Califórnia, provocando o derramamento de 105 barris de petróleo combustível⁸². A operação de resposta se prolongou por 10 anos e os custos finais totalizaram uma quantia de aproximadamente 47 milhões de dólares, estabelecendo um novo recorde de derramamento de petróleo mais caro em termos de dólares por barril⁸³. Existem também casos mais recentes, como o acidente com o navio *Rena* em 2011. O cargueiro de bandeira liberiana carregado de contêineres estava abastecido com cerca de 1.7 toneladas de combustível em seu interior. Após encalhar sofreu uma rachadura que resultou no derramamento de 400 toneladas de óleo combustível na costa da Nova Zelândia, considerado o pior desastre marítimo ambiental da história do país.

Assim, vindo dar tratamento jurídico a essas situações, a convenção para danos por combustíveis de navios de 2001 adotou como modelo a convenção de responsabilidade civil de 1992, estabelecendo a responsabilidade objetiva, porém limitada, pelo dano oriundo da poluição em ação direta contra o dono do navio e/ou seu segurador, uma vez que o seguro é compulsório. Apresenta, no entanto, algumas diferenças substanciais, incluindo duas principais. Primeiro, dispõe de uma definição mais ampla de “dono do navio”, fato que possibilita a responsabilização de sujeitos não abrangidos pela convenção de 1992. Por outro lado, a convenção de 2001 apresenta apenas um nível de responsabilidade e compensação, pois não há fundo constituído para tais casos, de forma que a compensação monetária disponível se limita ao valor disponível através do dono do navio (seguro) poluidor. Vale anotar que a *Bunker Convention* não estipula limite em seus dispositivos, mas dispõe que tal fato não impede que o dono do navio, ou seu segurador, limite, sua responsabilidade sob uma lei nacional ou regime internacional aplicáveis⁸⁴. Ou seja, não possui, em comparação à convenção de responsabilidade civil de 1992, uma convenção para um fundo equivalente ao fundo de 1992. Muito menos possui um terceiro nível, equivalente ao protocolo para o fundo

⁸² UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution**: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). p. 33. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtlitb20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017.

⁸³ *Ibid.*, p. 34.

⁸⁴ Um exemplo seria a aplicação da *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims* (LLMC) (Convenção sobre limite de responsabilidade para reclamações marítimas) de 1976.

suplementar de 2003. A ausência de maiores mecanismos para garantir uma compensação justa e integral é considerada uma falha dessa convenção, deixando, por um lado, incerta a quantia limite a ser suportada pelo dono do navio e, por outro, deficiente de um segundo nível de garantia de efetividade da compensação indenizatória.

De qualquer forma, é preciso reconhecer que a ratificação e entrada em vigor da convenção em 21 de novembro 2008, após a assinatura de 64 países – que representam 89.12% da tonelagem mundial –, é uma vitória importante para o regime internacional no que concerne a responsabilidade e compensação nos casos de derramamento de petróleo.

II) Por outro lado, casos de derramamento de substâncias que não se enquadram como “óleo persistente”, por exemplo, gasolina e querosene, ficam a cargo da Convenção Internacional de 1996 sobre Responsabilidade e Compensação por Danos Conexos com o Transporte de Substâncias Nocivas e Perigosas por Mar (*HNS Convention*). Essa convenção foi escrita seguindo o molde da Convenção sobre responsabilidade de 1992 (CLC 92) e da Convenção para o Fundo de 1992, isto é, adotou o mesmo sistema do regime CLC/Fundos IOPC, estipulando que a responsabilidade e a compensação são compartilhadas entre a indústria de transporte e a indústria de substâncias nocivas e perigosas, com a diferença que o fundo já é previsto na mesma convenção. Assim, tem-se um primeiro nível de proteção pelo qual a responsabilidade, que é objetiva e limitada a um montante de acordo com a tonelagem do navio, recaindo sobre o dono do navio conforme registro, conjuntamente com um seguro compulsório e o direito de o reclamante direcionar sua ação contra o segurador. Este primeiro nível é complementado pelo segundo nível de proteção pelo qual uma compensação adicional fica disponível através de um fundo, financiado pelas contribuições dos importadores de substâncias nocivas e perigosas. Cumpre esclarecer, que este fundo internacional estabelecido pela convenção é complementar, de forma que promove compensação aos danos os quais a compensação oferecida pelo dono do navio não tenha sido suficiente ou disponível. A convenção dispõe, ainda, sobre a limitação de responsabilidade e da compensação em casos de acidentes que envolvam a vasta gama de substâncias nocivas e perigosas previstas em seu artigo I (5), inclusive óleos e derivados de petróleo “não persistentes” tais quais gasolina, diesel leve e querosene. Fica claro em seu artigo IV (3) (a) que sua aplicação não deve coincidir com os casos de aplicação da Convenção sobre responsabilidade civil por poluição por petróleo de 1969 e, é possível afirmar também, nos casos cabíveis à Convenção de 1992, ao Fundo de 1992 e ao Protocolo para o Fundo suplementar de 2003, independentemente do cabimento de compensação. Em termos de aplicação geográfica, a Convenção HNS possui o mesmo escopo da Convenção sobre responsabilidade civil sobre danos causados por poluição

por óleo de 1992, sendo aplicável a qualquer dano causado no território, no mar territorial e na zona econômica exclusiva ou equivalente de qualquer estado contratante. Também cobre os custos com medidas de prevenção tomadas em qualquer local desde que com o objetivo de minimizar ou evitar os danos naqueles territórios protegidos pela convenção.

No entanto, é preciso notar que a convenção em pauta não está em vigor por não ter atendido às condições uma vez que apenas 14 países a ratificaram. Vários fatores contribuíram para esse cenário decepcionante, principalmente devido à dificuldade em criar um sistema de registro de transporte e importação das substâncias nocivas e perigosas, dados necessários para o fundo previsto na convenção. Numa tentativa de superar tais obstáculos, em 2010, um protocolo adicional à convenção, mas mantendo sua essência, foi adotado sob os auspícios da Organização Marítima Internacional (IMO), com emendas a uma série de dispositivos, inclusive, no que concerne aos requerimentos ao sistema de relação de transporte e importação. Embora haja grande pressão por parte da organização marítima internacional, juntamente com os fundos de compensação por poluição por petróleo (IOPC *Funds*) e a federação internacional de donos de petroleiros (ITOPF), para que os países membros ratifiquem e implementem a convenção de 2010 sobre substâncias nocivas e perigosas (2010 HNS *Convention*), esta também não está em vigor. A convenção de 2010 entrará em vigor somente 18 meses após a data em que 12 estados tenham aderido ao protocolo de 2010, ratificando, então, a convenção de 2010. Ademais, para se firmar, há necessidade de que dentre esses países partes estejam ao menos 4 (quatro) estados com não menos do que 2 milhões de unidades de arqueação bruta, e que o volume de óleo contribuinte na contagem geral tenha alcançado pelo menos 40 milhões de toneladas. Quando e se as condições para entrada em vigor da Convenção de 2010 forem cumpridas, uma versão consolidada da convenção de 1996 emendada pelo Protocolo de 2010 entrará em vigor. No entanto, é pouco provável que isso ocorra nos próximos anos.

CAPÍTULO 3 REGIME DE COMPENSAÇÃO

O regime de compensação para danos ocasionados por derramamento de petróleo por petroleiros estabelecido atualmente tem por base três acordos: a Convenção internacional sobre responsabilidade civil pelos danos por poluição de petróleo de 1992 (CLC 1992); a Convenção para o estabelecimento de um fundo internacional para compensação pelos danos por poluição de petróleo (1992 *Fund Convention*); e um protocolo à convenção para o Fundo de 1992, adotado em 2003, que estabeleceu o fundo suplementar (2003 *Supplementary Fund Protocol*).

Preliminarmente, é interessante notar que as convenções definem diversos termos, como “navio”, “dano”, “pessoa”, “incidente”, entre outros termos, mas não definiram, expressamente, o próprio propósito que regulamentam: *compensação*. Uma definição de *compensação* foi dada no caso *AMCO versus Indonésia*, uma disputa por quebra de contrato iniciada em 1981. Em sua decisão, o Tribunal Arbitral colocou que:

[...] a compensação total pelo prejuízo, atribuindo à parte lesada o *damnum emergens* [dano emergente] e o *lucrum cessans* [lucro cessante] é um princípio comum aos principais sistemas de direito interno e, portanto, um princípio geral de direito que pode ser considerado como uma fonte do direito internacional.¹

A maior questão quanto à definição de compensação diz respeito a sua extensão, isto é, quais valores (quais danos) são devidos em compensação. Neste sentido, para entender o significado de compensação é preciso compreender como o documento jurídico lida com a questão, como disciplina a limitação dos danos e valores passíveis de pedido de compensação. Esse ponto será analisado neste capítulo. Todavia, importante notar também que embora as convenções empreguem o termo “compensação”, há diversas ocorrências na doutrina do termo “indenização”. Inclusive, o termo é utilizado na versão em português da CLC 1969, como constante no artigo III (4) do Decreto Legislativo nº 74 de 1976, que aprova a Convenção:

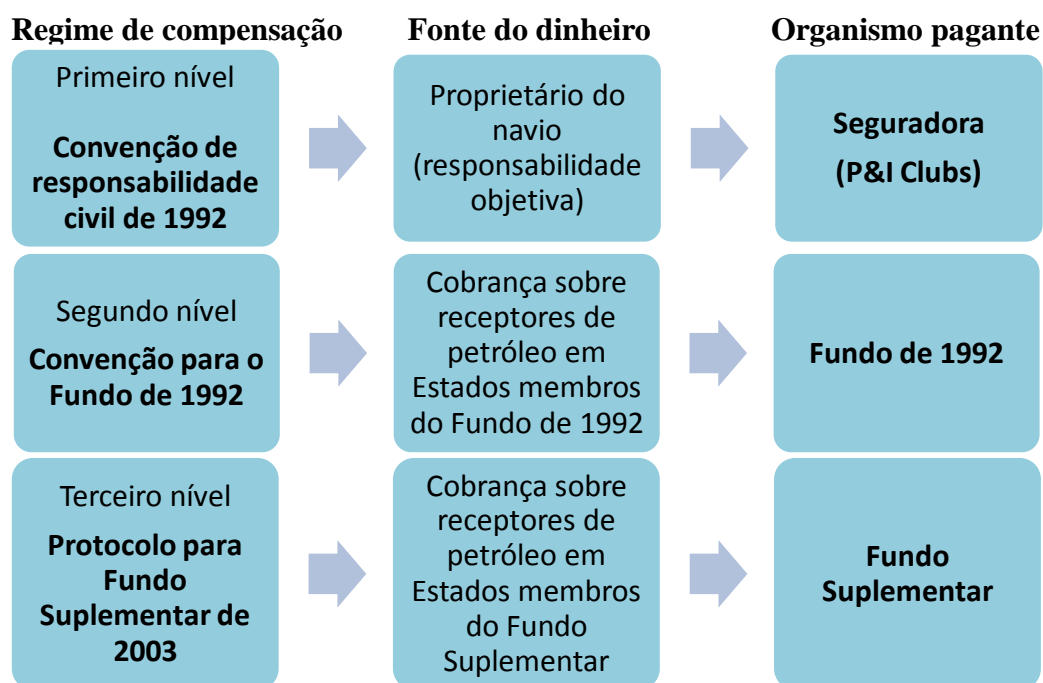
Nenhum pedido de *indenização* por danos por poluição poderá ser formalizado contra o proprietário de outro modo que não seja baseado presente Convenção. Nenhum. pedido de *indenização*, que não seja

¹ Tradução livre. Trecho original: “[...] *the full compensation of prejudice, by awarding to the injured party, the damnum emergens [loss suffered] and the lucrum cessans [expected profits] is a principle common to the main systems of municipal law, and therefore, a general principal of law which may be considered as a source of international law.*” SHAW, Malcolm N. **International Law**. 7th. ed. Cambridge (UK): Cambridge University Press, 2014. p. 607.

fundamentado na presente convenção poderá ser feito contra prepostos ou agentes, do proprietário.²

O regime de compensação, como já destacado, funciona por níveis de proteção, de forma que para que um Estado possa fazer parte da convenção para o Fundo de 1992 o mesmo deve primeiro ter assinado a convenção de responsabilidade de 1992 e, da mesma forma, para aderir ao protocolo fundo de 2003, deve ser parte da convenção para o fundo de 1992 (e, claro, a convenção sobre responsabilidade de 1992). É, assim, um regime de escala de progressão, de níveis de crescente proteção. O regime pode ser resumido da seguinte forma:

Figura 03 – Esquema simplificado do regime de compensação



Fonte: Elaborado por Ana Carolina Carlucci da Silva (2017)

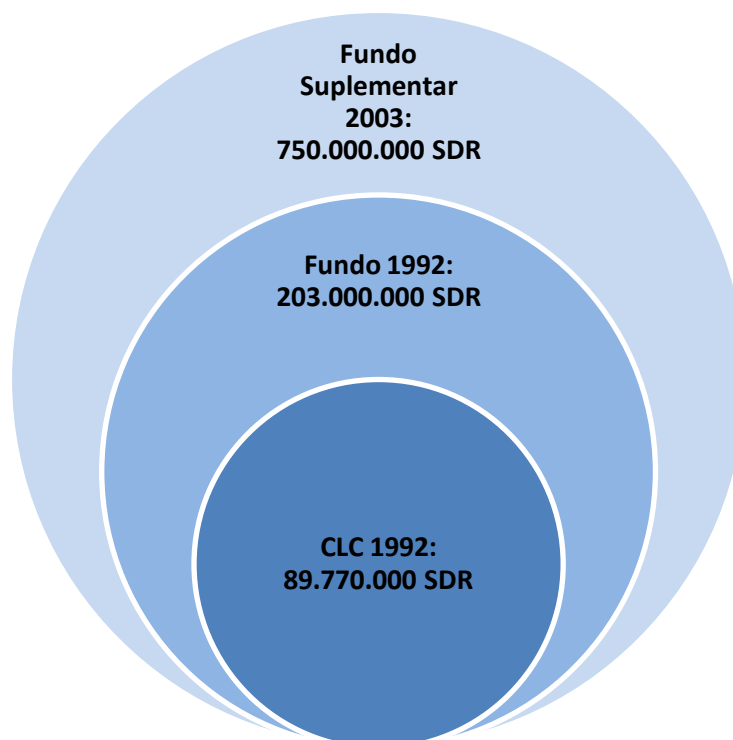
3.1 Montante de compensação disponível

A compensação disponível para as vítimas de poluição por petróleo varia consideravelmente perante as convenções e mediante o tamanho do navio. É notório que o limite disponível na convenção de responsabilidade civil de 1992 (CLC 1992) é de 89,77 milhões de SDR, valor substancialmente maior do que aquele previsto na convenção de 1969

² BRASIL. Decreto Legislativo nº 74, de 30 de setembro de 1976. Aprova o texto da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 4 out. 1976. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=123672>>. Acesso em: 22 fev. 2017. (grifo nosso).

(14 milhões de SDR). Por seu turno, o Fundo de 1992 aumenta esse limite consideravelmente, para 203 milhões de SDR, fato que ocorre novamente com o Protocolo para o Fundo suplementar de 2003, teto de 750 milhões de SDR.

Gráfico 03 – Montante total disponível conforme convenções de responsabilidade de 1992, Fundo de 1992 e Fundo suplementar de 2003



Fonte: Elaborado por Ana Carolina Carlucci da Silva (2017)

No caso do Fundo de 1992, o montante limite de compensação pode aumentar para 300.740.000 SDR nas circunstâncias em que o incidente ocorreu durante o período em que três estados parte contribuinte do Fundo de 1992 tenham combinado para o recebimento de mais de 600 milhões de toneladas de petróleo contribuinte ³.

Além disso, caso o montante total de compensação das reclamações exceder o limite previsto em cada convenção (valor depende de quais convenções determinado Estado é signatário), o valor pago a cada reclamante será reduzido proporcionalmente. Assim, quando ocorrer de certos pedidos serem finalizados e seu pagamento ordenado enquanto ainda há

³ Conforme art. 4 (4) (c) - CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO. Londres, 27 nov. 1992. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/clc_92_consolidada_e_atualizada-06dez2010.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2017.

pedidos pendentes de decisão, o Fundo deverá controlar os pagamentos prevendo o montante final, para que, no agregado, o valor dos pedidos não ultrapasse o limite previsto na convenção. Assim, os Fundos IOPC de 1992 e 2003 podem ter que restringir o pagamento das compensações a certas porcentagens, ou seja, reduzir proporcionalmente os valores para garantir que todos os reclamantes tenham tratamento igualitário. O pagamento, caso seja possível ao final, pode ser reestabelecido ao valor integral.

É preciso ressaltar, ainda, que a capacidade do navio também é considerada para estabelecimento de limite disponível dentro de cada convenção. A tabela a seguir esquematiza os valores limite conforme convenção e tamanho do navio:

Tabela 07 – Montante máximo de compensação disponível (valor expresso em milhões de SDR ⁴) sob diferentes instrumentos legais em vigor e número de estados contratantes ⁵

Tamanho do navio (gt ⁶)	1969 CLC (emendado)	1992 CLC (emendado)	Convenção para Fundo de 1992 (após 2003)	Convenção para Fundo Suplementar de 2003
5.000	0,665	4.510	203	750
10.000	1.33	7.665	203	750
50.000	6.65	32.905	203	750
100.000	13.3	64.455	203	750
140.000	14	89.695	203	750
150.000	14	89.770	203	750
200.000	14	89.770	203	750
Número de Estados contratantes	34	137	114	31

Fonte: UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. Liability and compensation for ship-source oil pollution: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl/tlb20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017.

⁴ SDR = *Special Drawing Right*. Em 09 de janeiro de 2017 1 SDR = \$ 1,343990 ou R\$ 4,307620

⁵ Número de estados contratantes atualizado segundo website dos Fundos IOPC (IOPC FUNDS. **About us:** membership: view list. London, 2017a. Disponível em: <<http://www.iopcfunds.org/about-us/membership/a-z-listing/>>. Acesso em: 13 jan. 2017).

⁶ gt = *gross tonnage* (tonelada bruta).

Importante notar, primeiramente, que a tabela compreende os instrumentos legais em vigor, portanto, não há dados do Fundo de 1971, que não mais está em vigor desde 24 de maio de 2002.

Em segundo lugar, a convenção para o fundo de 1992 e o protocolo para o fundo suplementar de 2003 não apresentam variação de limite de compensação, pois a compensação disponível é independente do tamanho do navio. No que concerne a convenção de responsabilidade civil de 1992, a regra básica é: navios que não excedem 5.000 gt (*Gross tonnage* ou tonelagem bruta) tem a compensação limitada a 4.510.000 de SDR; navios entre 5.000 e 140.000 unidades de arqueação bruta gozam do limite de 4.510.000 de SDR mais 631 SDR por tonelada adicional; e por fim, navios de 140.000 gt ou mais apresentam limite de 89.770.000 SDR.

Outras observações importantes compreendem o número de estados contratantes:

a) Dos 137 estados contratantes da convenção de responsabilidade de 1992 (CLC 92) somente 23 estados não assinaram também a convenção para o Fundo de 1992. Importante lembrar que, para fazer parte do Fundo de 1992 é preciso ser signatário da convenção de responsabilidade civil de 1992.

b) Dos 34 estados contratantes da convenção de 1969, onze países permanecem parte *somente* dessa convenção, não ascendendo à convenção de 1992: Brasil, Guiana, Costa Rica, Honduras, Guatemala, São Tomé e Príncipe, Gâmbia, Guiné Equatorial, Líbia e Kazaquistão.

3.2 Tipos de danos e perdas cobertos

A Convenção de 1992 (CLC 1992) e os Fundos (de 1992 e 2003) cobrem incidentes ocorridos com óleo mineral persistente derramado de um navio marítimo construído ou adaptado para carregar petróleo enquanto carga (normalmente os chamados petroleiros) ou o combustível desse navio operando o transporte do óleo. Incidente é qualquer ocorrência, ou série de ocorrências que tenham a mesma origem, que cause danos por poluição.

Os danos por poluição cobertos em tais acidentes estão definidos pela Convenção de 1992, em seu Artigo I - 6:

(a) perda ou dano causado fora do navio por uma contaminação resultante de um derramamento ou de uma descarga de óleo do navio, onde quer que possa ocorrer esse derramamento ou essa descarga, ficando estabelecido que a compensação pelos prejuízos causados ao meio ambiente, que não a perda de lucros decorrentes daqueles prejuízos, será limitada aos custos

decorrentes de medidas razoáveis de recuperação realmente realizadas ou a serem realizadas;
 (b) os custos de medidas preventivas e de outras perdas ou danos causados por medidas preventivas.

Surgem, assim, algumas hipóteses factuais de abrangência da convenção. Os tipos de danos por poluição cobertos pelo regime são:

1) *Limpeza e medidas preventivas*: engloba quaisquer medidas de limpeza ou de prevenção tomadas razoavelmente por qualquer pessoa diante da ocorrência de um incidente com o objetivo de impedir ou minimizar os danos causados por poluição. Por exemplo, se uma resposta foi tomada em alto mar ou na área do mar territorial de um Estado não contratante das convenções com o objetivo de prevenir ou reduzir a poluição dentro do mar territorial ou ZEE de um Estado parte, o custo de resposta seria, em princípio, apto a pedido de compensação. Despesas com medidas de prevenção são recuperáveis mesmo que não haja derramamento de petróleo, desde que haja um grave e iminente risco de dano por poluição.⁷

Operações de limpeza no mar ou em terra, como as realizadas nas praias, são, geralmente, consideradas como medidas preventivas, segundo o posicionamento dos Fundos IOPC.⁸ Além disso, custos com “medidas preventivas e de limpeza” também incluem compensações associadas à captura, limpeza e reabilitação da vida selvagem, em particular de pássaros, mamíferos e répteis.⁹

2) *Danos à propriedade*: compensação disponível para custos tomados de forma razoável com limpeza, reparação ou reposição de propriedade que tenha sido contaminadas pelo petróleo. A regra é que caso o bem não possa ser limpo ou reparado, então é passível compensação pelos custos da reposição. Cumpre notar, no entanto, que o montante devido a ser ressarcido corresponde ao valor do bem quando da ocorrência da contaminação, não o valor de um mesmo bem em condição nova.

3) *Perda conseqüente ou lucros cessantes (consequential loss)*: compensação pelas perdas de rendimento ou lucros cessantes sofridos pelos proprietários de bens contaminados pelo petróleo resultante de um derramamento. Por exemplo: perdas de rendimento suportadas por um pescador como resultado de contaminação por petróleo de suas redes de pesca ou do

⁷ IOPC FUNDS. **Claims Manual**. London, 2013. p. 14. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/claims_manual_e.pdf>. Acesso em: 1 out. 2015.

⁸ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution**: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). p. 44. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl1b20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017.

⁹ Ibid.

motor de um barco de pesca, o que impossibilita a pesca até que tais bens de trabalho sejam limpos ou substituídos.

4) *Perda econômica pura (pure economic loss)*: aqui se encaixam os pedidos de compensação para as situações em que não houve poluição dos bens por poluição por petróleo, mas ainda assim a pessoa sofreu perdas econômicas em decorrência da poluição. Dois exemplos recorrentes envolvem pescadores e donos de hotéis costeiros. No caso dos pescadores, ao contrário do que ocorre na perda consequente ou lucros cessantes, seus bens, como redes e barcos, não são contaminados, mas ainda assim ficam impossibilitados de trabalhar porque a área em que normalmente pescam foi contaminada e não há outro local para pescarem. Quanto aos donos de hotéis costeiros, o que ocorre é que, embora o hotel em si não tenha sido contaminado, podem sofrer perdas devido à diminuição no número de hóspedes em decorrência da poluição da praia em que se localizam ou que se encontram perto. O mesmo ocorre com restaurantes, pousadas e outros empreendimentos que sofrem perdas devido à contaminação do local que exploram. Os Fundos IOPC também elencam nessa categoria os custos com marketing e propaganda que tenham o propósito conter os efeitos negativos, reverter a visão negativa dos consumidores ou recuperar a clientela e, assim, minimizar ou prevenir perdas econômicas.¹⁰

5) *Prejuízos causados ao meio ambiente*

A questão dos pedidos relacionados ao meio ambiente é a mais complicada e controversa. Primeiramente é preciso notar que o dispositivo fala em “prejuízos” e não em compensação pelos *danos* ao meio ambiente *por si*. O texto ainda completa que o valor da indenização será limitado “Artigo I - 6 (a) [...] aos custos decorrentes de medidas razoáveis de recuperação realmente realizadas ou a serem realizadas.” Estas medidas abrangem operações com o intuito de acelerar a recuperação natural frente ao dano ambiental e incluem, por exemplo, gastos com estudos pós derramamento, estudos de avaliação da extensão dos danos e estudos para determinar as melhores ações e até mesmo avaliar se são necessárias.

No entanto, o problema é que os Fundos IOPC exigem que os pedidos por prejuízo ambiental sejam fundamentados em uma perda econômica quantificável. Ou seja, requerimentos generalizados por danos no meio ambiente marinho ou terrestre não serão admitidos. Esse posicionamento foi definido com a Resolução 3 adotada pela Assembleia do Fundo de 1971 que dispõe que “[...] a avaliação da compensação a ser paga pelo Fundo internacional de compensação por poluição por petróleo não deve ser efetuada com base numa

¹⁰ IOPC FUNDS. **Claims Manual**. London, 2013. p. 14. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/claims_manual_e.pdf>. Acesso em: 1 out. 2015.

quantificação abstrata dos danos de acordo com modelos teóricos.”¹¹ Portanto, os pedidos de compensação por prejuízos ao meio ambiente devem ser de natureza exclusivamente econômica e devem ser pleiteados com base em valores concretos e que possuam prova palpável.

Há casos significativos em que o Fundo IOPC declarou o pedido de danos ambientais inadmissível por terem apresentado cálculos de maneira “abstrata”: o caso com o navio Patmos, em 1985, em que foram pedidos 5.000 milhões de libras por danos ao meio ambiente; o caso Haven, em 1991, onde foram negados 100.000 milhões de libras ao governo italiano; e o caso Evoikos, em 1997, em que o governo indonésio pleiteou sem sucesso 3,2 milhões de dólares.¹²

3.3 Admissibilidade do pedido: tempo

O direito à compensação será extinto em três anos, contados a partir da data em que o dano ocorreu caso, dentro desse prazo, o requerente não ajuíze ação contra o Fundo pedindo a compensação ou faça uma notificação formal ao Fundo de 1992 informando sobre ação legal em corte competente contra o dono do navio ou seu segurador. Similarmente, o prazo de três anos também é observado nas ações de compensação contra o dono do navio e seu segurador, perante as regras da Convenção de responsabilidade de 1992.

Alguns apontamentos merecem destaque: primeiramente, é preciso notar que a convenção para o fundo de 1992 determina, em seu artigo 6, o prazo de três anos “[...] a partir da data em que o dano ocorreu”, não do acidente que ocasionou o derramamento. É assim disposto, pois, é possível que um dano seja observado ou surja dias, meses ou mesmo anos após o acidente. O petróleo derramado pode se alastrar pelo mar causando danos em lugares distantes. Da mesma forma, um dano também pode demorar a gerar resultados, como no caso da pesca sazonal. No entanto, a convenção também se precaveu para esse cenário, estipulando que o prazo máximo, para qualquer caso, para ajuizar ação é de seis anos da data em que *ocorreu o incidente* que originou o dano. Ou seja, embora danos possam ocorrer anos após a ocorrência do incidente, nenhuma ação legal contra o Fundo pode ser tomada após esse prazo de seis anos. Desta forma, a convenção para o Fundo limita o período de reclamações e, conseqüentemente, limita o direito de reclamação. Essa regra, segundo visão da autora do presente trabalho, parece ser injusta e descabida, pois não se pode ignorar danos que tenham sido ocasionados por derramamento de petróleo, não importando quando estes tenham

¹¹ MASON, Michael. **Transnational compensation for oil pollution damage: examining changing spatialities of environmental liability.** London: LSE Research Online, 2002. p. 8. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/570/1/RPESA-no69%282002%29.pdf>>. Acesso em: 3 mar. 2016.

¹² Ibid. p. 8.

surgido. O direito de ação deveria estar limitado apenas por um fator: que a origem do dano seja o derramamento de petróleo. Conseguindo o requerente provar que o dano por ele suportado é proveniente de poluição ocasionada por petróleo derramado em incidente marítimo, não sendo obrigatório demonstrar qual navio, deveria o prejudicado ter direito à compensação devida. Como a realidade fática demonstra, os efeitos danosos dos derramamentos de petróleo podem ser sentidos e identificados anos após a ocorrência do acidente, como no caso *Exxon Valdez*, no Alasca, onde bolsões de petróleo ainda são encontrados nas praias. O Fundo almeja garantir certa segurança e previsibilidade frente às complexas consequências originadas de um derramamento, mas não deveria prejudicar o direito das pessoas de pleitear a compensação pelos danos os quais não poderiam prever, haja vista, aliás, que esse é o grande propósito da criação do Fundo: fornecer fundos à compensação de danos extensos e complexos que são ocasionados com o derramamento de uma substância tão nociva quanto o petróleo. A discussão sobre qual seria a corte competente será discutida no próximo tópico.

3.4 Submissão do pedido

Sendo um evento que se enquadra nos requisitos de admissibilidade, a pessoa habilitada para submeter o pedido de compensação é toda aquela que tenha sofrido danos em um Estado que seja parte das Convenções de 1992. O reclamante pode ser um particular, parcerias, empresas, organizações privadas ou organismos públicos, incluindo Estados e autoridades locais. No caso de vários reclamantes sofrerem danos semelhantes é possível, por motivos de conveniência, submeter reclamações coordenadas, em conjunto, o que também facilita o processo e a avaliação das reclamações.¹³

Caso o dano seja causado em um Estado signatário somente da Convenção de responsabilidade civil de 1992 (e não do Fundo de 1992), a reclamação pode ser apresentada somente contra o dono do navio e seu segurador. Já as os pedidos de compensação em Estados signatários de ambas as convenções (Convenção de responsabilidade civil de 1992 e Fundo de 1992) podem ser feitos contra o dono do navio, seu segurador e, adicionalmente, contra o Fundo de 1992 (ou IOPC *Funds*, sigla em inglês para fundos internacionais para compensação por poluição por petróleo).¹⁴ Caso os danos tenham sido causados em um

¹³ IOPC FUNDS. **Claims Manual**. London, 2013. p. 19. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/claims_manual_e.pdf>. Acesso em: 1 out. 2015.

¹⁴ *Ibid.*, p. 18.

Estado que é parte do protocolo suplementar, a reclamação será automaticamente coberta pelo fundo complementar, caso o montante disponível por parte do dono do navio, seu segurador e o fundo de 1992 for insuficiente para pagar integralmente a compensação pelas perdas sofridas e comprovadas.

Portanto, é importante que o reclamante verifique quais países são signatários de qual convenção. As listas com os Estados partes das convenções é disponibilizada pelo Secretariado do Fundo e atualizada conforme a necessidade, podendo ser verificada no website da organização ¹⁵.

Quanto ao pólo passivo, por seu turno, estipula a convenção de 1992 que os pedidos de compensação devem ser feitos contra o dono registrado do navio de onde foi derramado o petróleo que causou os danos, o seu segurador e/ou o Fundo IOPC o qual o Estado onde o dano ocorreu é membro.

Com relação à jurisdição, o artigo IX (1) da CLC de 1992 dispõe:

Artigo IX

1 Quando um incidente tiver causado danos por poluição no território, incluído o mar territorial, ou numa área mencionada no Artigo II de um ou mais Estados Contratantes, ou se tiverem sido tomadas medidas preventivas para impedir ou minimizar os danos causados por poluição naquele território, incluindo o mar territorial ou naquela área, as ações por compensação só poderão ser impetradas nos Tribunais de qualquer desses Estados Contratantes. A existência dessas ações deverá ser informada, com uma antecedência razoável, ao demandado. ¹⁶

Portanto, as ações de compensação devem ser impetradas perante os tribunais de Estados contratantes em que o dano pela poluição ocorreu. Das diferentes interpretações do princípio “*loci delicti*”, o comitê da Organização Marítima Internacional (IMO) decidiu conferir jurisdição aos tribunais do local *do dano*. É uma opção interessante, pois os incidentes podem *ocorrer* em lugares distantes onde não há jurisdição definida, o que complicaria a escolha do tribunal competente.

A convenção de responsabilidade de 1992 determina ainda que uma vez que o fundo limitando a responsabilidade tenha sido constituído pelo dono do navio, os tribunais do Estado em cujo fundo foi constituído terá competência exclusiva para determinar todas as questões em relação à distribuição desse fundo. A Convenção para o Fundo de 1992, por seu

¹⁵ Website do Fundo de 1992 pode ser acessado pelo endereço eletrônico: IOPC FUNDS. London, 2017b. Disponível em: <<http://www.iopcfunds.org/>>. Acesso em: 2016/2017.

¹⁶ IOPC FUNDS. **Liability and compensation for oil pollution damage**: texts of the 1992 civil liability convention, the 1992 Fund convention and the supplementary Fund protocol. London, 2011b. p. 11. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/Text_of_Conventions_e.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2017. (tradução nossa).

turno, determina que as ações contra o Fundo devem ser instauradas perante o tribunal competente segundo as Convenção de responsabilidade em relação a um mesmo dano, ou seja, a ação contra o Fundo deve acompanhar a ação contra o dono do navio e seu segurador. No entanto, caso a ação de compensação tenha sido trazida ao tribunal de um Estado que seja parte da convenção de responsabilidade, mas não da convenção para o Fundo de 1992, as ações contra o Fundo de 1992 poderão, dependendo da opção do demandante, ser levadas aos tribunais do país em que o Fundo de 1992 é sediado (atualmente, Inglaterra) ou tribunais de qualquer Estado parte que também teria jurisdição segundo a CLC 1992.

Em ações contra o proprietário do navio e seu segurador trazidas aos tribunais de Estados que sejam parte da convenção para o Fundo de 1992, cada parte deverá notificar o Fundo de 1992 dos procedimentos. Esta notificação é importante não apenas para possibilitar o Fundo de 1992 de participar e intervir no processo, mas, também, para que ao final do julgamento a decisão também seja obrigatória ao Fundo de 1992. Assim, se o Fundo de 1992 não tiver sido notificado, não estará vinculado à decisão ou aos termos de eventual acordo, mesmo que tenha intervindo na ação contra o proprietário e seu segurador¹⁷.

Importante notar, no entanto, que grande parte dos casos de pedidos de compensação são resolvidos extrajudicialmente, com o envio da reclamação diretamente perante o escritório do Fundo IOPC ou o escritório do P&I Club mais próximo do local do incidente. Em qualquer dos casos (fora da corte ou perante uma corte judicial), o Fundo de 1992 trabalhará em conjunto ao dono do navio e seu segurador, que normalmente é uma das associações de proteção e indenização (*Protection and Indemnity Associations – P&I Clubs*). Geralmente, no entanto, o Fundo de 1992 paga somente os valores que superarem o limite aplicado ao dono do navio e o segurador.

Outra situação que merece atenção é com relação aos danos nas zonas econômicas exclusivas (ZEE). A delegação da Argélia trouxe uma problemática à pauta da Assembleia do Fundo: a questão de danos ocorridos na área em que ocorresse a sobreposição das ZEEs de diferentes países, principalmente na região do mediterrâneo. Qual Estado seria competente? O Fundo reconhece que, para determinar o escopo geográfico de aplicação da Convenção em relação a um dado Estado membro, é necessário que o Fundo saiba se tal Estado estabeleceu uma ZEE ou área conforme o artigo 3 (a) (ii) da Convenção. Assim, conforme fixado pela Resolução N°4 do Fundo de 1992, os Estados que estabeleceram uma ZEE antes de ratificar a

¹⁷ Art. 7 (5) da Convenção para o Fundo de 1992. (IOPC FUNDS. **Liability and compensation for oil pollution damage:** texts of the 1992 civil liability convention, the 1992 Fund convention and the supplementary Fund protocol. London, 2011b. p. 10. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/Text_of_Conventions_e.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2017).

convenção para o Fundo de 1992 foram convidados a notificar o Secretário-Geral da IMO. E os Estados que estabeleceram uma ZEE depois da ratificação devem notificar Diretor do Fundo. Uma parte dos Estados membros já informaram ao Fundo sobre suas ZEE ou áreas semelhantes, garantindo, assim, a proteção dessas áreas perante a Convenção para o Fundo. No entanto, para os Estados que ainda não estabeleceram tal área, a situação é mais incerta, sendo possível, como já foi defendido em reuniões do Fundo, que o demandante escolha qual Estado entrará com a ação. Uma decisão mais definitiva somente será estabelecida na ocorrência de um episódio fático.

Quanto aos requisitos técnicos, a petição deve ser escrita e, se preciso, o segurador e o fundo podem oferecer instruções quanto à forma das reclamações. Na petição deve-se indicar algumas informações básicas, como o nome e endereço do requerente e de seu representante; a identificação do navio envolvido no incidente; a data, local e detalhes específicos do incidente, exceto se tais informações já estiverem disponíveis ao fundo de 1992; o tipo de dano e poluição reclamados; e, por fim, o montante de compensação pretendido ¹⁸. É importante que a petição seja apresentada de forma clara e com informação e documentação suficientes para que o dano seja avaliado em sua totalidade pois é responsabilidade do requerente apresentar provas suficientes que suportem suas reivindicações. Assim, cada item do pedido deve estar acompanhado por uma fatura ou qualquer outro documento comprobatório, tais como folhas de trabalho, notas explicativas, contas e fotografias ¹⁹.

Uma vez proferido o julgamento por um Tribunal competente, sendo este executável no Estado de origem, não podendo mais estar sujeito a recurso, a decisão deverá ser reconhecida em qualquer Estado contratante. Essa regra somente é excetuada caso o julgamento tenha sido obtido através de fraude ou quando o demandado não tiver sido informado com antecedência razoável e não tiver plena oportunidade de apresentar a sua defesa ²⁰. O julgamento será executável em cada Estado contratante tão logo as formalidades requeridas pelo Estado de origem do julgamento forem atendidas.

¹⁸ IOPC FUNDS. **Claims Manual**. London, 2013. p. 20. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/claims_manual_e.pdf>. Acesso em: 1 out. 2015.

¹⁹ Ibid.

²⁰ CLC 1992, art. X (1) - IOPC FUNDS. **Liability and compensation for oil pollution damage: texts of the 1992 civil liability convention, the 1992 Fund convention and the supplementary Fund protocol**. London, 2011b. p. 11. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/Text_of_Conventions_e.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2017.

3.5 Estrutura administrativa

Os fundos IOPC possuem uma estrutura administrativa robusta e, embora tenham sede unificada em Londres, com um Secretariado conjunto e administrado pelo Fundo de 1992, que possui mais membros, apresentam órgãos deliberativos separados.

O Fundo de 1992 possui uma Assembleia composta pelos representantes dos governos de todos os 114²¹ estados parte da convenção, que se reúnem para uma sessão regular anual todo mês de outubro e sessões adicionais extraordinárias em abril e maio. A Assembleia é órgão supremo do fundo, tendo a função de decidir sobre o orçamento, as contribuições, indicar o diretor, auditor externo, adoção de regulamentos internos e financeiros, etc. Ainda no âmbito do Fundo de 1992, há, também, um Comitê Executivo eleito pela assembleia e composto por quinze Estados membros, sendo 7 entre os 11 maiores importadores de petróleo (segundo dados coletados anualmente e submetido por cada estado membro conforme declarações individuais das entidades que recebem o petróleo); e 8 dos demais estados membros, levando-se em conta a distribuição geográfica equitativa. A função do Comitê Executivo é subsidiária, estabelecida pela Assembleia para tomar decisões políticas em relação à admissibilidade das reclamações. Por fim, há a Assembleia do Fundo Suplementar, que possui composição própria pelos membros do Protocolo de 2003, que se reúnem anualmente em outubro e abril/maio, caso necessário. Assim como a Assembleia do Fundo de 1992, essa Assembleia é o órgão supremo do Fundo, possuindo a função de decidir sobre o orçamento, contribuições, adoção de regulamentos e políticas, etc.

Já o Fundo de 1971, que está em processo de encerramento, possui um Conselho administrativo composto por todos os então Estados membros. Há, no entanto, um diretor geral dos Fundos IOPC que é apontado pela Assembleia do Fundo de 1992. O diretor é responsável pela operação dos três fundos existentes e possui autoridade extensiva para decidir questões em relação às decisões das reclamações.

Demais organizações que possuem relação com o transporte marítimo de petróleo, tais como as organizações de representação de donos de navios, seguradores, a indústria petrolífera e, ainda, as organizações de proteção ambiental, atuam, no âmbito dos fundos IOPC, como observadores. Assim, possuem papel importante, embora as decisões proferidas

²¹ Dado de 2015, conforme atualizado em: IOPC FUNDS. **Annual Report 2015**. London, 2015 Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/IOPC_Funds_Annual_Review_2015_ENGLISH_WEB.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2017.

pelos órgãos dos Fundos IOPC tenham efeito vinculante somente perante os governos dos Estados membros.

3.6 Financiamento dos Fundos IOPC

A assinatura da Convenção de responsabilidade de 1992 (CLC 1992) não está associada a implicações financeiras para os Estados contratantes ou para suas indústrias nacionais de transporte e/ou petróleo. Isto se dá porque a fonte de dinheiro para satisfação das compensações devidas mediante ação regulada pela CLC 1992 provém dos proprietários de navios e seus seguradores, não importando sua nacionalidade. Ou seja, ocorrendo um incidente estes atores serão os responsáveis pelo pagamento da compensação, não havendo, portanto, nenhum encargo econômico prévio à participação da convenção de responsabilidade de 1992.

A convenção para o estabelecimento do Fundo de 1992 também não exige nenhuma contribuição financeira dos Estados contratantes. No entanto, esse acordo insere a participação de mais um ator nos encargos financeiros: os importadores de petróleo. O financiamento do Fundo provém de contribuições feitas por qualquer entidade que tenha recebido, no ano, mais de *150 mil toneladas* de óleo contribuinte (petróleo cru e óleo combustível) em um porto ou terminal de um país membro, após transporte pelo mar. Assim, *contribuintes* são aquelas entidades que, por receberem petróleo contribuinte, pagam um montante especificado por tonelada diretamente aos Fundos.

Embora as contribuições sejam devidas diretamente aos Fundos, cabe aos governos dos Estados membros reportarem, anualmente, ao Secretariado dos Fundos as quantidades de petróleo contribuinte recebido pelos contribuintes individuais. Todo mês de janeiro o Secretariado dos Fundos envia uma solicitação a todos os Estados membros para que eles submetam os relatórios de petróleo recebido referente ao ano imediatamente anterior. Até o final de abril os relatórios são colhidos e, então processados. Esse levantamento é a base para o cálculo da contribuição devida, o que significa que o montante de contribuições oscila a cada ano, dependendo da quantidade de petróleo recebido pelos contribuintes individualmente no ano precedente ao da arrecadação. Importante notar que caso, no momento do cálculo da contribuição devida – que se dá em outubro de cada ano –, haja algum contribuinte pendente de relatar o petróleo recebido, o conselho administrativo do fundo fará uma estimativa do montante recebido e ainda não declarado, somando tal valor ao montante já reportado.

Na reunião de outubro de 2015, que marcou o encontro dos órgãos administrativos, foi determinado o valor para arrecadação, calculado com base nas declarações de petróleo recebido no ano de 2014: o montante total, tanto reportado quando estimado, foi de 1.514.046.565 toneladas de petróleo. Como a taxa fixada foi de £0.0029061 por tonelada, o Conselho Administrativo do Fundo de 1992 fixou o pagamento, por parte dos contribuintes ao Fundo Geral, de £4,4 milhões, pagáveis até 1º de março de 2016.²²

No caso do Fundo de 2003, a averiguação de petróleo contribuinte recebido através de relatório enviado pelos Estados contratantes e o cálculo das contribuições segue o mesmo sistema do Fundo de 1992. No entanto, o Protocolo para o Fundo de 2003 difere da Convenção de 1992 na medida em que, para o propósito de pagamento das contribuições, é *pressuposto* que um mínimo de 1 milhão de toneladas de óleo contribuinte são recebidos em cada Estado contratante. Quando o montante agregado de todos os recebimentos de óleo contribuinte de determinado Estado membro não atingir tal valor, o Estado em questão terá que assumir a obrigação pela diferença entre o montante agregado recebido e o valor de 1 milhão de toneladas.

A regra sobre responsabilidade contribuinte se aplica mesmo que uma companhia receba petróleo temporariamente em uma instalação de armazenamento para futuro recebimento de outra companhia, isso se dá pois o responsável pelo pagamento da contribuição é o primeiro receptor físico do petróleo após transporte marítimo, não importando se este petróleo está sendo recebido em nome de outra companhia.

Portanto, é preciso que fique claro que, primeiramente, os exportadores de petróleo não pagam contribuições. Tal decisão teve como intuito simplificar o sistema de cobrança. No entanto, por outro lado, diminui o número de responsáveis por bancar o Fundo e, conseqüentemente, as indenizações. Ou seja, as custas com os incidentes não recaem sobre todos os envolvidos com o transporte do petróleo, fato que gera muita discussão. Em segundo lugar, os Estados Membros, *normalmente*, também não pagam nenhuma contribuição. Há, no entanto, duas exceções: I) caso o Estado opte por pagar as contribuições no lugar do contribuinte individual, que fica dispensado – situação, no entanto, muito rara. II) como colocado, caso a quantidade agregada de petróleo contribuinte de um Estado membro do Protocolo para o Fundo Suplementar de 2003 não atinja 1 milhão de toneladas, que é a quantidade pressupostamente recebida por cada signatário da convenção, o Estado membro deve assumir a obrigação pela diferença.

²² IOPC FUNDS. **Annual Report 2015**. London, 2015. p. 18. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/IOPC_Funds_Annual_Review_2015_ENGLISH_WEB.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2017.

A regra da quantidade pressuposta, como já explicado, só se aplica aos membros do Fundo de 2003, assim, caso nenhuma entidade de um Estado membro do Fundo de 1992 receba a quantia mínima de 150.000 toneladas de petróleo contribuinte, não há contribuição devida. O Estado deve notificar o Fundo enviando uma declaração negativa e ainda gozará de proteção contra qualquer derramamento de petróleo, mesmo não tendo que fazer nenhuma contribuição.

No ano de 2014, que serviu de base para o cálculo da contribuição devida até março de 2016, a relação de Estados membros que mais receberam petróleo contribuinte foi: Japão (14% do total), Índia (13%), Países Baixos (9%), República da Coreia (8%), Itália (7%), Singapura (7%), Espanha (5%), França (4%), Reino Unido (4%), Canadá (3%). Outros países somados representam os 26% restantes ²³.

3.7 Incidentes envolvendo os Fundos IOPC

O Fundo de 1971 foi envolvido em 107 incidentes, tendo pago aproximadamente £331 milhões em compensação ²⁴. Foi desativado em 24 de maio de 2002, não sendo mais acionado em nenhum incidente ocorrido após essa data.

Até o fechamento de 2016, o Fundo suplementar de 2003 ainda não fora acionado, de forma que nenhuma compensação, até o momento, foi paga por esse fundo. O incidente Alfa I, na Grécia, em 2012, é o primeiro a ocorrer em um Estado membro do Fundo Suplementar de 2003. No entanto, é muito pouco provável que o valor das indenizações ultrapasse o limite previsto pela Convenção para o Fundo de 1992.

Já o Fundo de 1992 tem um histórico de 43 incidentes, sendo que 12 casos ainda estão abertos – sob análise ²⁵, quais sejam: *Prestige* (2009), *Solar 1* (2006), *Volgoneft 139* (2007), *Hebei Spirit* (2007), *JS Amazing* (2009), *Redfferm* (2009), *Haekup Pacific* (2010), *MT Pavit* (2011), *Alfa I* (2012), *Nessa R3* (2013), *Shoko Maru* (2014) e *Trident Star* (2016).

A tabela a seguir mostra todos os incidentes já registrados nos quais o Fundo de 1992 foi acionado.

²³ IOPC FUNDS. **Annual Report 2015**. London, 2015. p. 19. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/IOPC_Funds_Annual_Review_2015_ENGLISH_WEB.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2017.

²⁴ *Ibid.*, p. 7.

²⁵ *Id.* **Summary of incidents**. London, 2016b. Disponível em: <<http://www.iopcfunds.org/incidents/incidents-summary-table/>>. Acesso em: 12 jan. 2017.

Tabela 08 – Incidentes envolvendo o Fundo de 1992 ²⁶

Navio	Data do incidente	Local do incidente	Bandeira do navio	Causa do incidente	Estimativa de petróleo derramado (toneladas)	Compensação paga pelo Fundo de 1992 até dez. 2015
Incidente na Alemanha	20.06.1996	Mar do Norte, Alemanha	Desconhecido	Desconhecido	Desconhecido	€1.413.522
Nakhodka	02.01.1997	Ilhas Oki, Japão	Federação Russa	Quebra	6.200	¥10.389.169.285
Osung nº3	03.04.1997	Tunggado, República da Coreia	República da Coreia	Encalhe	Desconhecido	Nulo
Incidente no Reino Unido	28.09.1997	Essex, Reino Unido	Desconhecido	Desconhecido	Desconhecido	Nulo
Santa Anna	01.01.1998	Devon, Reino Unido	Panamá	Encalhe	280	Nulo
Milad 1	05.03.1998	Bahrain	Belize	Dano no casco	Desconhecido	BD 21.168
Mary Anne	22.07.1999	Filipinas	Dilipinas	Naufrágio	Desconhecido	Nulo
Dolly	05.11.1999	Martinique	República Dominicana	Naufrágio	Desconhecido	€1.457.753
Erika	12.12.1999	Bretanha, França	Malta	Quebra	19.800	€116.9 milhões
Al Jaziah 1	24.01.2000	Abu Dhabi, Emirados Árabes Unidos	Honduras	Naufrágio	100-200	US\$ 1.089.574
Slops	15.06.2000	Piraeus, Grécia	Grécia	Incêndio	1.000-2.500	€4.022.099
Incidente na Espanha	05.09.2000	Espanha	Desconhecido	Desconhecido	Desconhecido	Nulo
Incidente na Suécia	23.09.2000	Suécia	Desconhecido	Desconhecido	Desconhecido	Nulo
Natuna Sea	03.10.2000	Indonésia	Panamá	Encalhe	7.000	Nulo

²⁶ Tabela adaptada de: IOPC FUNDS. **Summary of incidents**. London, 2016b. Disponível em: <<http://www.iopcfunds.org/incidents/incidents-summary-table/>>. Acesso em: 12 jan. 2017.

Navio	Data do incidente	Local do incidente	Bandeira do navio	Causa do incidente	Estimativa de petróleo derramado (toneladas)	Compensação paga pelo Fundo de 1992 até dez. 2015
Baltic Carrier	29.03.2001	Dinamarca	Ilhas Marshall	Abalroamento	2.500	Nulo
Zeinab	14.04.2001	Emirados Árabes Unidos	Georgia	Naufrágio	400	US\$ 422.000
Incidente em Guadalupe	30.06.2002	Guadalupe	Desconhecido	Desconhecido	Desconhecido	Nulo
Incidente no Reino Unido	29.09.2002	Reino Unido	Desconhecido	Desconhecido	Desconhecido	£5.949
Prestige	13.11.2002	Espanha	Bahamas	Quebra	63.200	€121.8 milhões
Spabunker IV	21.01.2003	Espanha	Espanha	Naufrágio	Desconhecido	Nulo
Incidente no Bahrain	15.03.2003	Bahrain	Desconhecido	Desconhecido	Desconhecido	US\$ 153.654
Buyang	22.04.2003	Geoje, República da Coreia	República da Coreia	Encalhe	35-40	Nulo
Hana	13.05.2003	Busan, República da Coreia	República da Coreia	Abalroamento	34	Nulo
Victoriya	30.08.2003	Dyzran, Rússia	Rússia	Incêndio	Desconhecido	Nulo
Duck Yang	12.09.2003	Busan, República da Coreia	República da Coreia	Naufrágio	300	Nulo
Kyung Won	12.09.2003	Namhae, República da Coreia	República da Coreia	Encalhe	100	KRW 3.328.451.732
Jeong Yang	23.12.2003	Yeosu, República da Coreia	República da Coreia	Abalroamento	700	Nulo
Nº 11 Hae Woon	22.07.2004	Geoje, República da Coreia	República da Coreia	Abalroamento	12	Nulo

Navio	Data do incidente	Local do incidente	Bandeira do navio	Causa do incidente	Estimativa de petróleo derramado (toneladas)	Compensação paga pelo Fundo de 1992 até dez. 2015
Nº 7 Kwang Min	24.11.2005	Busan, República da Coreia	República da Coreia	Abalroamento	37	KRW 2.044.694.541
Solar 1	11.08.2006	Estreito de Guimaras, Filipinas	Filipinas	Naufrágio	2.100	PHP 595.761.725
Shosei Maru	28.11.2006	Mar de Seto, Japão	Japão	Abalroamento	60	¥161.064.193
Volgoneft 139	11.11.2007	Estreito de Kerch, entre Rússia e Ucrânia	Rússia	Quebra	1.200-2.000	Rub 76.247.635
Hebei Spirit	07.12.2007	Perto de Taean, República da Coreia	China	Abalroamento	10.900	KRW 20.802.462.339
Incidente na Argentina	26.12.2007	Caleta Córdova, Argentina	Argentina	Desconhecido	50-200	Nulo
King Darwin	27.09.2008	Porto de Dalhousie, Canadá	Canadá	Descarregamento	64	Nulo
Redfferm	30.03.2009	Lagos, Nigéria	Nigéria	Afundamento barça	Desconhecido	Nulo
JS Amazing	06.06.2009	Ijala, Nigéria	Nogéria	Desconhecido	Desconhecido	Nulo
Haekup Pacific	20.04.2010	Yeosu, República da Coreia	República da Coreia	Abalroamento e naufrágio	0.02	Nulo
MT Pavit	31.07.2011	Mumbai, Índia	Panamá	Encalhe	Desconhecido	Nulo
Alfa 1	05.03.2012	Baía de Elefsis, Piraeus, Grécia	Grécia	Colisão	Desconhecido	Nulo

Navio	Data do incidente	Local do incidente	Bandeira do navio	Causa do incidente	Estimativa de petróleo derramado (toneladas)	Compensação paga pelo Fundo de 1992 até dez. 2015
Nesa R3	19.06.2013	Porto de Sulan Qaboos, Omã	São Cristóvão e Nevis	Naufração	>250	OMR 963.811
Shoko Maru	29.05.2014	Porto de Himeji, Japão	Japão	Explosão	>50	Nulo

CAPÍTULO 4 IMPRESSÕES E PERSPECTIVAS SOBRE AS CONVENÇÕES DE RESPONSABILIDADE E COMPENSAÇÃO

Este último capítulo fecha as discussões sobre o regime de responsabilidade civil internacional e compensação nos casos de danos por poluição por petróleo. Procura-se, primeiramente, fazer um comparativo entre as disposições contidas em cada convenção através de uma tabela simplificada, facilitando o entendimento de tudo que foi falado nos capítulos anteriores. Em seguida, são avaliados os resultados práticos provenientes da evolução das convenções, através de gráficos e dados estatísticos; e, por fim, são oferecidas as impressões e perspectivas com relação ao regime, apontando-se as possíveis áreas em que este pode evoluir.

4.1 Tabela comparativa simplificada

Uma vez já apresentadas todas as convenções de responsabilidade e compensação – convenção de responsabilidade civil de 1969, convenção de responsabilidade civil de 1992, convenção para o estabelecimento do fundo de 1992 e o protocolo para o Fundo suplementar de 2003 – é possível fazer um resumo geral, com os principais pontos, a fim de esclarecer as disposições comuns e as divergentes, possibilitando, assim, maior compreensão desse complexo corpo convencional. Possivelmente, uma das melhores formas de se visualizar tal comparação entre as três convenções seja através de uma tabela, que é apresentada abaixo. Importante notar que não há dados sobre a convenção de 1969, uma vez que tal convenção, juntamente com o já encerrado Fundo de 1971, são considerados como “regime antigo”. Portanto, é feito um resumo comparativo somente entre as três convenções mais recentes, as quais possuem real importância e aplicação hodiernamente.

Tabela 09 – Comparativo simplificado dos principais pontos da CLC de 1992, Convenção fundo de 1992 e Protocolo suplementar de 2003¹

	Convenção de reponsabilidade civil de 1992 (1992 CLC) com emendas de 2000	Convenção para o Fundo de 1992 (1992 Fund) com emendas de 2000	Protocolo Suplementar de 2003
Tipo de poluição por petróleo coberta	<p>Danos pela poluição causada por <i>“qualquer óleo mineral persistente, composto por hidrocarbonetos, como óleo cru, óleo combustível, óleo diesel pesado e óleo lubrificante, seja ele transportado a bordo de um navio como carga, ou nos tanques de combustível para consumo daquele navio”</i>.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Navio significa <i>“qualquer embarcação marítima e engenho flutuante, de qualquer tipo, construído ou adaptado para o transporte de óleo a granel como carga”</i> • Isso inclui um navio capaz de transportar óleo e outras cargas quando este navio estiver realmente transportando óleo a granel como carga ou durante qualquer viagem realizada após tal transporte (a menos que nenhum resíduo permaneça a bordo). 		
Tipo de dano por poluição coberta pela compensação	<p>Danos por poluição incluem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>“perda ou dano causado fora do navio por uma contaminação resultante de um derramamento ou de uma descarga de óleo do navio, onde quer que possa ocorrer”</i>. • <i>“os custos de medidas preventivas e de outras perdas ou danos causados por medidas preventivas”</i>. 		
Escopo geográfico	<p>A compensação está disponível, independentemente do local de ocorrência do incidente, para os danos por poluição sofridos no território, no mar territorial e na zona econômica exclusiva (ZEE) ou áreas equivalentes de um estado contratante do instrumento legal. Há compensação disponível, também, para as medidas preventivas sejam elas tomadas onde forem.</p>		

¹ Tabela adaptada de: UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution**: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). p. 29-32. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl1b20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017.

	Convenção de responsabilidade civil de 1992 (1992 CLC) com emendas de 2000	Convenção para o Fundo de 1992 (1992 Fund) com emendas de 2000	Protocolo Suplementar de 2003
Pessoas legitimadas a fazer o pedido de compensação	Pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive um Estado ou qualquer das suas subdivisões, que sofreram danos por poluição em um estado contratante da CLC de 1992 apenas, somente após a entrada em vigor da convenção no estado em questão.	Pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive um Estado ou qualquer das suas subdivisões, que sofreram danos por poluição em um estado contratante da CLC de 1992 e da convenção para o fundo de 1992 apenas, somente após a entrada em vigor da convenção para o fundo de 1992 no estado em questão.	Pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive um Estado ou qualquer das suas subdivisões, que sofreram danos por poluição em um estado contratante da CLC 1992, da convenção para o fundo de 1992 e do protocolo para o fundo suplementar de 2003, após a entrada em vigor do protocolo no estado em questão.
Tipo de responsabilidade	Responsabilidade objetiva do proprietário registrado do navio (ou do segurador) somente, pelo dano por poluição causado por petróleo derramado ou descarregado do navio.	A responsabilidade existe quando a compensação disponível na CLC de 1992 é insuficiente ou não disponível porque: <ul style="list-style-type: none"> - Nenhuma responsabilidade prevista pela segunda a CLC de 1992 para o caso; - o armador responsável sob a CLC de 1992 não é capaz financeiramente de cumprir suas obrigações por completo ou seu seguro não é suficiente para satisfazer a compensação do reclamante; - o valor da compensação pelo dano supera o valor limite disponível na CLC de 1992. 	A responsabilidade existe somente para os pedidos de indenização que já tenham sido reconhecidos pelo fundo IOPC 1992 ou aceite como admissível por decisão de um tribunal competente vinculativo para o fundo IOPF 1992 e não passível de recurso ordinário.

	Convenção de responsabilidade civil de 1992 (1992 CLC) com emendas de 2000	Convenção para o Fundo de 1992 (1992 Fund) com emendas de 2000	Protocolo Suplementar de 2003
Quem é processado	Somente proprietário do navio e segurador.	Fundo IOPC de 1992	Fundo suplementar IOPC
Exceções à responsabilidade	<p>Danos que resultaram de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ato de guerra, de hostilidades, de guerra civil, de insurreição ou de um <i>fenômeno natural de natureza excepcional, inevitável e irresistível</i>; - ato causado pela negligência, ou por outro ato ilícito de qualquer Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção das luzes; - ato ou por uma omissão cometida por terceiros <p>Obs.: O segurador goza das mesmas defesas que o proprietário do navio.</p>	<p>Danos que resultaram de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ato de guerra, de hostilidades, de guerra civil ou insurreição. - petróleo derramado por um navio de guerra ou outro navio pertencente ao Estado que esteja sendo usado para atividades não comerciais; - quando o reclamante não consegue provar que o dano por poluição resultou de um acidente envolvendo um ou mais navios. <p>Obs.: O Fundo de 1992 estará obrigado a compensar “<i>derramamentos misteriosos</i>”, quando estiver provado que o petróleo é oriundo de um navio, embora este não possa ser identificado.</p>	<p>O fundo suplementar da IOPC somente está disponível para as pedidos procedentes, que não aceitam mais exceções ou exclusões. No entanto, a compensação pode ser negada temporariamente ou permanentemente caso o Estado contratante ainda não tenha cumprido inteiramente suas obrigações em comunicar as informações sobre importação de hidrocarbonetos.</p>
Direito de regresso contra terceiros	Disponível para proprietário do navio e segurador.	Não aplicável	Não aplicável

	Convenção de responsabilidade civil de 1992 (1992 CLC) com emendas de 2000	Convenção para o Fundo de 1992 (1992 Fund) com emendas de 2000	Protocolo Suplementar de 2003
Limite monetário de responsabilidade	Baseado no porte do navio: - Tonelagem não superior a 5.000 grt ² = 4.510.000 SDR ³ - Tonelagem entre 5.000 grt e 140.000 grt = 4.510.000 SDR + 631 SDR para cada unidade de tonelagem de arqueação bruta adicional. - Tonelagem acima de 140.000 grt = limite máximo de 89.770.000 SDR.	Para qualquer acidente, inclusive poluição causada por desastres naturais, o montante máximo disponível é de 203 milhões SDR, incluindo qualquer compensação paga sob a Convenção CLC de 1992. No entanto, quando 3 estados partes contribuintes do fundo de 1992 recebem 600 milhões de toneladas ou mais de “petróleo contribuinte” durante o ano base anterior, o limite é aumentado para 300.740.000 SDR	Para qualquer acidente, o montante máximo disponível é de 750 milhões SDR, incluindo qualquer compensação paga sob a Convenção de Responsabilidade civil de 1992 (CLC 92) e a Convenção para o Fundo de 1992 (Fund 92).
Obrigações a serem preenchidas para benefício da limitação de responsabilidade	Proprietário do navio deve constituir um fundo de limitação representando o valor total limite de sua responsabilidade. O segurador também deve constituir um fundo nas mesmas condições.	Não aplicável.	Não aplicável.
Seguro obrigatório	Somente para navios transportando mais de 2.000 toneladas de petróleo como carga.	Não aplicável.	Não aplicável.

² GRT = “*Gross register tonnage*”, uma medida de volume. Uma tonelada de tonelagem de arqueação bruta equivale a 100 pés cúbicos ou 2,83 metros cúbicos.

³ SDR = “*Special Drawing Right*” (SDR), uma moeda corrente atualizada diariamente pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), que exprime uma cesta da cotação das moedas fortes e estáveis: Euro, Dólar Americano, Ien e Libra Esterlina. Cotação SDR em 03.06.2016: 1USD = SDR 0.713149 ou 1 SDR = 1.402230 USD ou 1SDR = R\$ 5.041720.

	Convenção de responsabilidade civil de 1992 (1992 CLC) com emendas de 2000	Convenção para o Fundo de 1992 (1992 Fund) com emendas de 2000	Protocolo Suplementar de 2003
Jurisdição	Jurisdição exclusiva de Estado (s) Contratante (s) onde ocorreu o dano por poluição.	Mesma regra.	Mesma regra.
Tempo para prescrição	3 anos da data em que ocorreu o dano; e 6 anos da data em que o incidente ocorreu.	Mesma regra.	Mesma regra.
Contribuições	Não aplicável.	Contribuições anuais por importadores de petróleo que receberam no ano base quantidade de petróleo contribuinte superior a 150.000 toneladas em um Estado Contratante.	Contribuições anuais por importadores de petróleo que receberam no ano base quantidade de petróleo contribuinte superior a 150.000 toneladas em um Estado Contratante. Como é pressuposto pelo Protocolo que cada Estado Contratante receba 1 milhão de toneladas por ano, caso tal valor não seja totalizado, a diferença entre as contribuições devidas e o montante de 1 milhão será de responsabilidade do Estado Contratante.

4.2 Resultados práticos, impressões e perspectivas com relação ao regime de responsabilidade e compensação por poluição por petróleo oriundo de incidentes com navios petroleiros

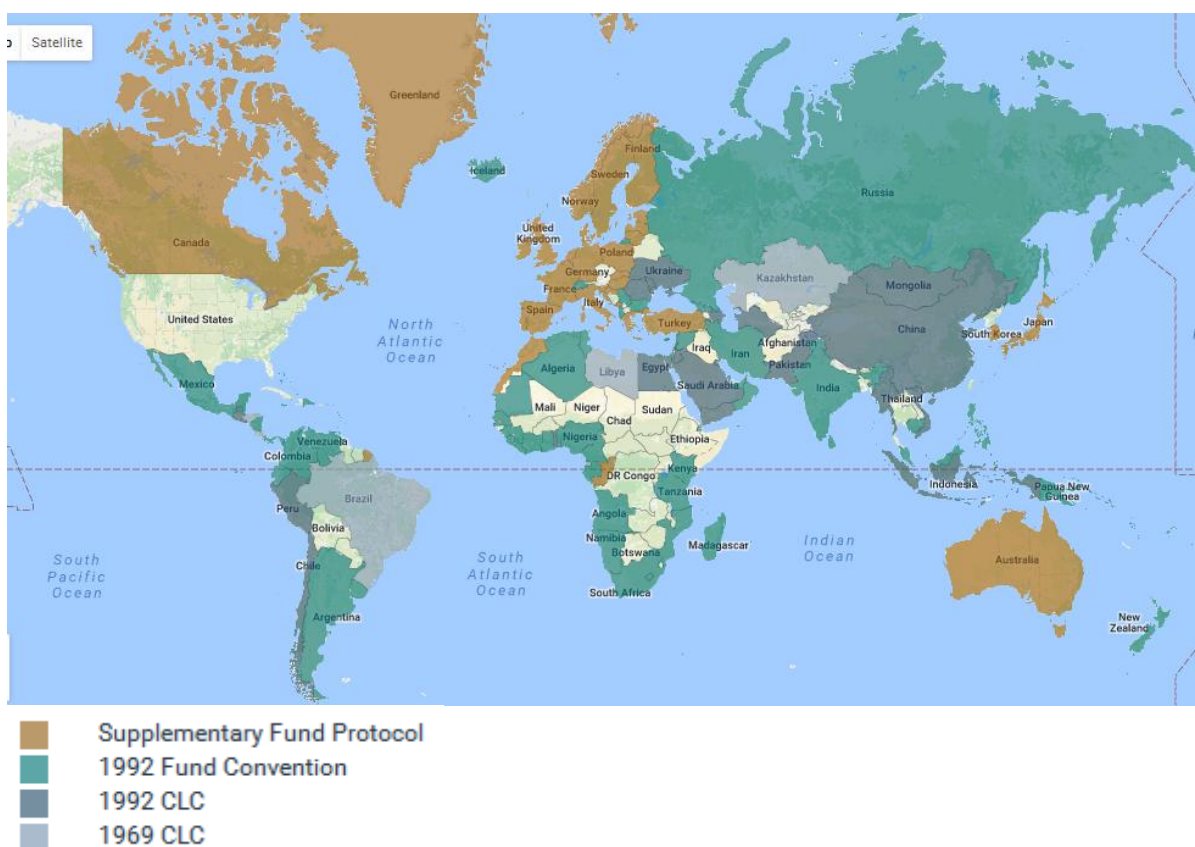
Os resultados provenientes da adoção das convenções que compõe o regime internacional de responsabilidade civil e compensação nos casos de danos por poluição pelo derramamento de petróleo podem ser averiguados através de uma série de dados e estatísticas coletados no decorrer dos anos até a atualidade. Principal fonte dessas informações é a *International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)* ou Federação internacional de proprietários de navios petroleiros de combate à poluição, organização criada em 1968 para

administrar o acordo voluntário entre os proprietários de navios petroleiros referente à responsabilidade por poluição por petróleo (*Tanker Owner's Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution – TOVACLOP*) e dar assistência e treinamento às respostas de limpeza de derramamentos de óleo. Desde 1974, a Federação “[...] vem mantendo um banco de dados com informações obtidas a partir de publicações especializadas, dos proprietários de petroleiros e de suas empresas seguradoras, de todos os derramamentos de óleo do mundo, exceto aqueles resultantes de atos de guerra.”⁴

Um primeiro método que evidencia o sucesso de um regime internacional se dá pela aceitação dos países, ou seja, pelo número de Estados signatários das convenções e membros dos Fundos. Neste sentido, pode-se dizer que o regime é amplamente aceito. São 137 signatários da CLC 1992, sendo, desses, 114 também membros do Fundo de 1992 e 31 do Fundo de 2003. O mapa abaixo facilita a visualização desses números:

⁴ ALEIXO, Luiz Alexandre Garcia; CASAGRANDE, Douglas; TACHIBANA, Toshi-Ichi. Poluição por óleo: formas de introdução de petróleo e derivados no ambiente. **Integração**, São Paulo, ano 13, n. 49, p. 162, abril./jun. 2007. Disponível em: <http://sinae.gub.uy/wps/wcm/connect/pvsinae/1a716e6e-89a2-4cd8-aa06-060a73f4aab1/Contaminaci%C3%B3n+por+%C3%B3leo+%E2%80%93+Formas+de+introducci%C3%B3n+al+petr%C3%B3leo+y+sus+derivados+en+el+ambiente.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=1a716e6e-89a2-4cd8-aa06-060a73f4aab1>. Acesso em: 17 abr. 2017.

Figura 04 – Mapa com países signatários das Convenções que compõe o regime de responsabilidade e compensação



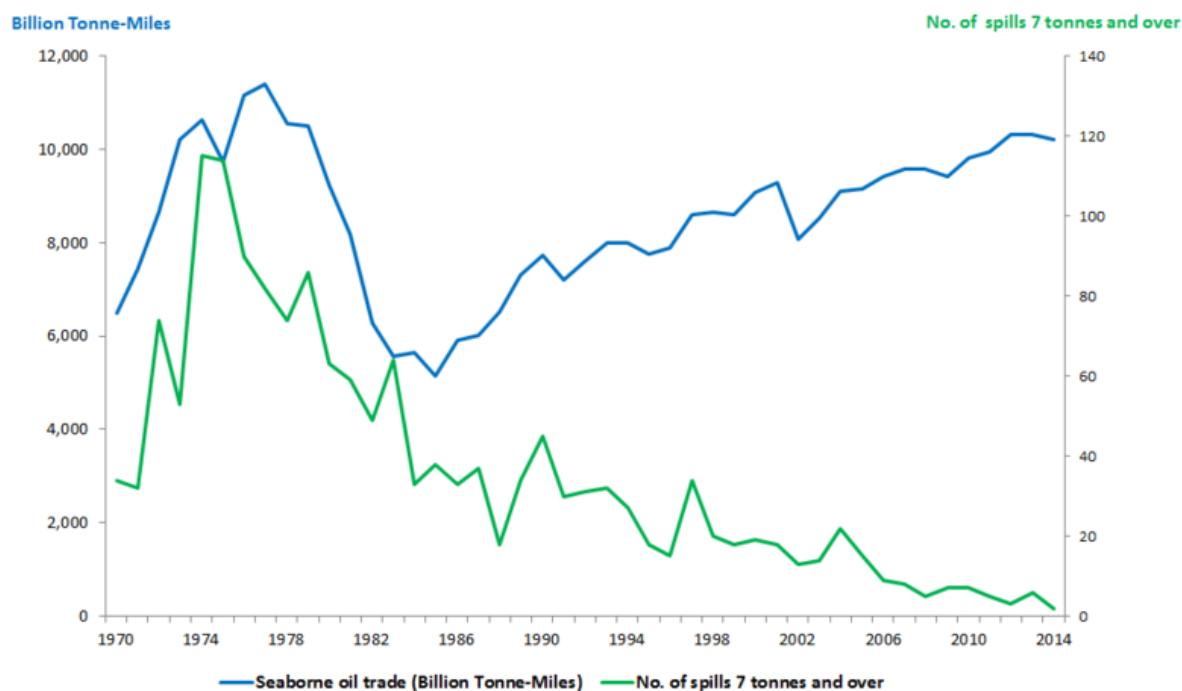
Fonte: IOPC FUNDS. **Parties to the international liability and compensation Conventions**. London, 2017c. Disponível em: <<http://www.iopcfunds.org/about-us/membership/map/#>>. Acesso em: 3 mar. 2017.

É visível que a maior dos países do mundo assinou ao menos uma das convenções do regime de responsabilidade e compensação.

Apresenta-se, agora, dois gráficos com informações referentes ao volume de petróleo transportado por via marítima pelos navios petroleiros (em azul) em comparação com o número de derramamentos significativos (em verde). Um gráfico foi divulgado em 2016 e o outro em 2017.

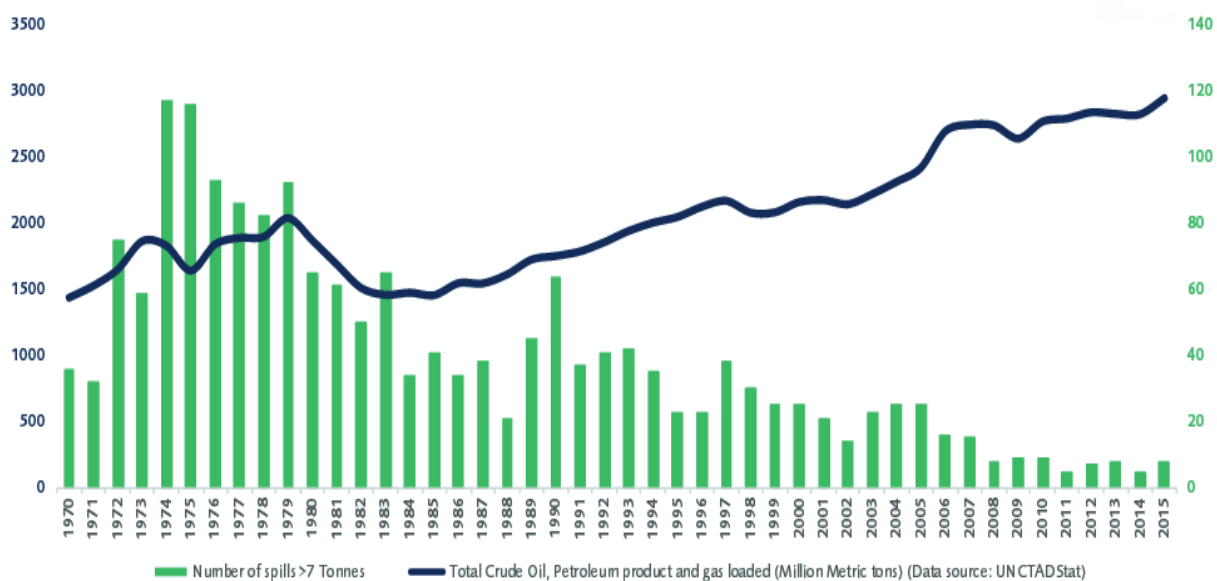
Neste ponto é preciso registrar que os derramamentos são geralmente categorizados em tamanho: pequeno, <7 toneladas; médio, entre 7 e 700 toneladas; e grande, > 700 toneladas. Segundo a própria organização, o registro conta, atualmente, com dados de aproximadamente 10.000 incidentes, sendo a maior parte deles incidentes pequenos (81%).

Gráfico 04 – Volume de petróleo transportado via marítima e número de derramamentos com 7 toneladas ou mais entre 1970 e 2014



Fonte: IOTPF. **Oil tanker spill statistics 2015.** London, 2015. Disponível em: <<http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>>. Acesso em: 15 maio 2016.

Gráfico 05 – Volume de petróleo transportado via marítima e número de derramamentos com 7 toneladas ou mais entre 1970 e 2015



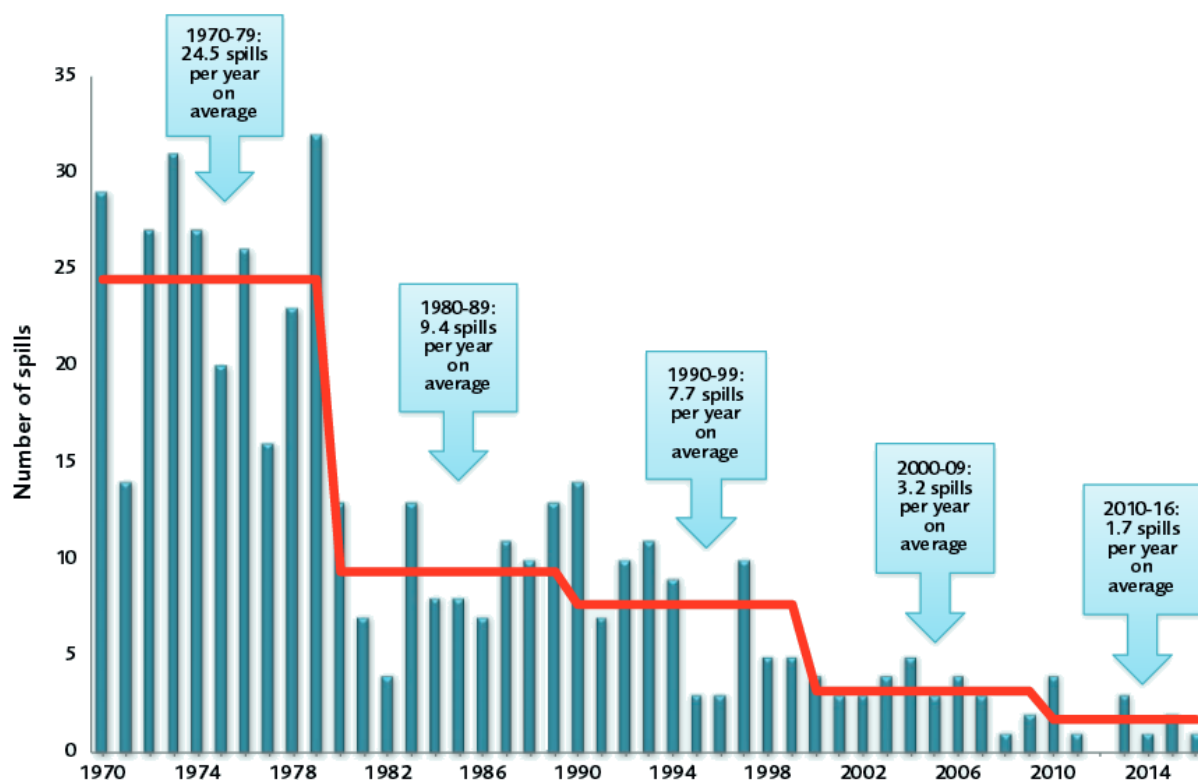
Fonte: IOTPF. **Oil tanker spill statistics 2016.** London, 2016. Disponível em: <<http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>>. Acesso em: 01 mar. 2017.

Com se pode notar pelos dois gráficos, o transporte por via marítima tem crescido de forma constante no decorrer dos anos e, por outro lado, o número de derramamentos por navios petroleiros diminuiu significativamente nos últimos 40 anos. Esse fato não é mera coincidência, na verdade, fica evidente que está diretamente relacionado às convenções que vem sendo assinadas desde 1969. A evolução do transporte marítimo foi acompanhada por uma normatização de prevenção e reparação de danos, que vem se revelando útil e efetiva ao cenário prático. A constatação da diminuição no número de acidentes é fato muito importante e uma prova de que as convenções acordadas estão no caminho certo.

No entanto, a comparação dos dois gráficos mostra que a oscilação observada no decorrer dos anos (atenção nos picos), continua a ser registrada uma vez que a tendência de diminuição no volume de petróleo derramado no primeiro gráfico (Gráfico 04) diverge com o aumento registrado no ano de 2015 como visto no segundo gráfico (Gráfico 05). Essa observação mostra a relativa imprevisibilidade e o constante perigo do transporte marítimo de petróleo com relação ao risco de incidentes que causem derramamentos.

O resultado, de forma geral, é sem dúvida expressivo e positivo. A visualização do gráfico a seguir deixa mais clara ainda a evolução:

Gráfico 06 – Número de grandes derramamentos entre 1970 a 2016



Fonte: IOTPF. **Oil tanker spill statistics 2016**. London, 2016. Disponível em: <<http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>>. Acesso em: 01 mar. 2017.

A média das últimas três décadas e meia tem diminuído de forma progressiva, fato que guarda relação direta com os tratados assinados nesse período. Dados registrados indicam que tanto o número quanto a magnitude de grandes derramamentos de petróleo – aqueles com potencial de causar grandes perdas econômicas e danos ao ambiente marinho – diminuíram significativamente nos últimos 45 anos. De acordo com a federação internacional de proprietários de navios petroleiros (ITOPF), o número médio de grandes derramamentos *por ano* na década de 70 era 24,5, caindo para aproximadamente 9,4 na década de 80 e 7,7 nos anos 90⁵. De 2000 a 2009 os dados são ainda mais animadores: a média de grandes acidentes caiu para apenas 3,2 por ano.⁶ Nos anos subsequentes a 2010 essa média no número de grandes derramamentos é de 1,7 por ano. É complicado e inviável prever com exatidão a média para essa década, no entanto, é plenamente possível que seja ainda menor do que a registrada na década passada em vista do que já vem sendo observado.

A diminuição também pode ser observada nos derramamentos de médio porte: em 1990 o número médio de derramamentos por ano era de 28,1, reduzindo para 14,9 na década de 2000. Atualmente a média anual de derramamentos entre 7 e 700 toneladas é de 5 incidentes (entre 2010 e 2016)⁷.

Merece destaque o ano de 2010, em que quatro grandes derramamentos de petróleo foram registrados, o que representa um número maior do que a média de 3,2 por ano referente à década. Cumpre notar, porém, que o montante total de petróleo derramado no meio ambiente em 2010 foi de 10.000 toneladas, valor que, enquanto maior do que dos anos de 2008 e 2009, é o quarto menor índice anual já registrado na história e, também, é significativamente menor do que a média de óleo derramado em décadas anteriores.

Em 2015 o registro total de petróleo e derivados derramado foi de aproximadamente 7.000 toneladas, sendo que mais da metade desse valor é devido a apenas dois incidentes grandes (acima de 700 toneladas). O primeiro ocorreu em Singapura, em janeiro, e resultou em um derramamento de aproximadamente 4.500 toneladas de petróleo cru. O segundo ocorreu na Turquia e resultou em um derramamento de aproximadamente 1.400 toneladas de nafta (derivado do petróleo utilizado principalmente como matéria prima da indústria petroquímica na produção de eteno e propeno). No mesmo ano, além dos grandes

⁵ UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution**: an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). p. 5. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtlitlb20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017.

⁶ Ibid.

⁷ IOTPF. **Oil tanker spill statistics 2016**. London, 2016. Disponível em: <<http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>>. Acesso em: 01 mar. 2017.

derramamentos, também há registro de seis derramamentos de médio porte (entre 7 e 700 toneladas). O ano de 2015, assim com o ano de 2010, foi atípico, apresentando um número mais elevado do que a média da década, embora ainda inferior às décadas passadas.

No ano de 2016 apenas um grande derramamento foi registrado, ocorrido em setembro, no Golfo do México, envolvendo cargas de gasolina e diesel. Com relação ao número de derramamentos médios, 4 foram registrados no ano passado. O primeiro, em janeiro num porto da África do Sul e o segundo, em agosto, na Malásia foram atendidos pela ITOPF e pelos Fundos IOPC. O terceiro e quarto ocorreram nos EUA e na China, no último quarto do ano. No total, um montante de 6.000 toneladas de petróleo foram derramadas no mar em 2016 por navios petroleiros, sendo os grandes incidentes os maiores responsáveis por este valor.⁸

O gráfico abaixo, por sua vez, mostra a evolução ano a ano evidenciando os piores registros juntamente com a indicação do acidente de maior relevância – e que mais colaborou para a estatística do ano.

Gráfico 07 – Quantidade de petróleo derramado (em milhares de toneladas) entre 1970 a 2015



Fonte: IOTPF. **Oil tanker spill statistics 2015.** London, 2015. Disponível em: <<http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>>. Acesso em: 15 maio 2016.

⁸ IOTPF. **Oil tanker spill statistics 2016.** London, 2016. Disponível em: <<http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>>. Acesso em: 01 mar. 2017.

O gráfico deixa muito claro como a ocorrência de um único derramamento de grandes proporções (destacados em vermelho) afeta no volume total anual, muitas vezes sendo responsáveis por mais da metade do petróleo derramado no ano em questão. É o caso, por exemplo, dos incidentes com os petroleiros *Castillo de Bellver*, *ABT Summer*, *Sea Empress*, *Erika*, *Prestige* e, mais recentemente, *Hebei Spirit*.

Também é evidente que, embora haja uma decrescente no volume total de petróleo derramado nos últimos 40 anos, é possível visualizar, numa análise conjunta com o gráfico anterior, que ainda ocorrem anos em que a média da década é ultrapassada. São anos, como o de 1979, em que o volume de derramamento é superiormente crítico. Esses registros, juntamente com a constatação do impacto dos grandes derramamentos nos valores anuais, mostram que, embora os resultados observados nas últimas décadas sejam positivos, na prática não há garantia de que o volume de petróleo derramado não vá ocorrer de forma inesperada, principalmente em decorrência de um ou mais incidentes sérios. Portanto, é impossível afirmar, com certeza, que o risco de poluição por petróleo esteja controlado. Esse último gráfico (gráfico 07) ilustra bem esse cenário, basta observar a oscilação das colunas.

Em conclusão, a análise dos dados armazenados e disponibilizados pela ITOPF são encorajadores. Está claro que tanto o número de incidentes quanto a severidade desses diminuí nas últimas décadas, tendência que deve ser mantida nos próximos anos. Esse resultado está diretamente conexo com o desenvolvimento de convenções internacionais disciplinando a poluição por petróleo, entre elas, destaque para os acordos aqui estudados: as convenções de responsabilidade civil e compensação, desde a convenção de responsabilidade de 1969, que marcou o primeiro passo, até o recente protocolo para o Fundo suplementar de 2003. O regime composto por essas convenções possuem papel não apenas de reparar e compensar as vítimas de poluição, mas, como mostram os gráficos, possuem importância preventiva também. Portanto, é possível dizer que o direito internacional tem tido bons resultados no combate aos incidentes e na diminuição de petróleo derramado no mar.

Assim, a evolução em termos legislativos é palpável, procurando encaminhar soluções principalmente em decorrência de grandes incidentes, que levantam questões e processos judiciais que permitem avaliar se a regulamentação existente é satisfatória. Desta forma, numa dinâmica de tentar corrigir as falhas observadas nos casos fáticos, o direito do mar foi criando documentos cada vez mais abrangentes e completos: os valores limite de compensação oferecida por estas convenções foi aumentando, o escopo geográfico foi sendo ampliado, foram constituídos fundos específicos para tais causas, entre outras medidas.

Os dados apontam, por outro lado, que o Direito não é capaz, sozinho, de *eliminar inteiramente* os riscos e efeitos envolvidos nas operações de transporte de petróleo por navios – e os eventuais incidentes que causam poluição e os efeitos dessa poluição. Como visto nos gráficos, não é possível garantir, com total segurança, que nenhum outro incidente em grande escala ou média escala ocorra. A qualquer momento um novo incidente desastroso pode ocorrer e alterar as estatísticas e pretensões para uma década toda, gerando consequências que duram ainda mais tempo. Enquanto o petróleo continuar sendo requisitado e houver navios transportando esse petróleo, haverá o risco de um incidente e, em decorrência, poluição.

Este cenário ressalta a importância de o regime de responsabilidade e compensação ser sempre revisado, numa busca por aperfeiçoamento. Afinal, já que não se pode impedir, com total segurança, a ocorrência de incidentes, é vital que o direito atue, também, no “depois”, isto é, nos efeitos, com a reparação e compensação pelos danos já perpetrados. Assim, como a convenção de 1992 reviu a convenção de 1969 e os Fundos complementaram a responsabilidade e compensação previstas nas convenções de responsabilidade, é necessária uma nova revisão das convenções em vigor. Alguns pontos selecionados pela autora desse trabalho, com base nos apontamentos de estudos especializados, foram considerados deficientes e/ou insuficientes de forma que merecem crítica/análise mais detalhada, com desejável modificação ou atualização. As perspectivas do regime estão focadas nos seguintes tópicos.

4.2.1 Danos ambientais

Como já visto, o meio ambiente não era citado na convenção de responsabilidade de 1969. A convenção de responsabilidade de 1992 introduziu na definição de *dano por poluição* os “prejuízos causados ao meio ambiente”, no entanto, limitou esses danos aos “[...] custos decorrentes de medidas razoáveis de recuperação realmente realizadas ou a serem realizadas”, conforme estipulado no artigo I (6) (a).

O dispositivo quis, com essa redação, eliminar as reclamações pedindo compensação por danos ambientais ‘em si’, isto é, os tribunais nacionais de Estados contratantes das convenções de 1992 não podem aprovar reclamações por dano ambiental que vão além de perdas econômicas, lucros cessantes ou dos custos com medidas razoáveis de recuperação. Alguns pontos proclamados nas reuniões do próprio Fundo de 1992 definem a interpretação

que vem sendo adotada com relação ao dispositivo e que revelam o posicionamento dos Fundos IOPC ⁹:

(i) Os Fundos IOPC tem consistentemente se posicionado de forma que as reclamações relacionadas a elementos não quantificáveis de danos ao ambiente marinho não podem ser admitidos;

(ii) A assembleia do Fundo de 1971 rejeitou as reclamações de compensação por danos ao meio ambiente marinho calculados com base em modelos teóricos. Solidificando esse posicionamento, a Assembleia do Fundo de 1971 adotou a Resolução 3, aplicada hodiernamente, que dispõe que “[...] a avaliação da compensação a ser paga pelo Fundo internacional de compensação por poluição por petróleo não deve ser efetuada com base numa quantificação abstrata dos danos de acordo com modelos teóricos.” ¹⁰;

(iii) Compensação somente pode ser concedida se o reclamante sofreu perda econômica quantificável. Isto é, os Fundos IOPC exigem que os pedidos por prejuízo ambiental sejam fundamentados em uma perda econômica quantificável. Requerimentos generalizados por danos no meio ambiente marinho ou terrestre não serão admitidos. Portanto, os pedidos de compensação por prejuízos ao meio ambiente devem ser de natureza exclusivamente econômica e devem ser pleiteados com base em valores concretos e que possuam prova palpável.

Como já destacado, há casos significativos em que o Fundo IOPC declarou o pedido de danos ambientais inadmissível por terem apresentado cálculos de maneira “abstrata”: o caso com o navio Patmos, em 1985, em que foi pedido 5.000 milhões de libras por danos ao meio ambiente; o caso Haven, em 1991, onde foram negados 100.000 milhões de libras ao governo italiano; e o caso Evoikos, em 1997, em que o governo indonésio pleiteou sem sucesso 3,2 milhões de dólares ¹¹;

(iv) Pedidos por danos com caráter punitivo, calculados com base no grau de culpa do transgressor e/ou no lucro ganho pelo transgressor, não serão admitidos.

Esses indicativos evidenciam que a definição de poluição ambiental contida na convenção de 1992 restringe os pedidos de compensação por questões ambientais de tal forma que o texto convencional pode ser visto mais como um esclarecimento do que como uma

⁹ IOPC FUND 1992. **Report on the second and third meetings of the third intersessional working group.** Assembly 6th session. 10 august 2001. Disponível em: <<http://documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/download/docs/1996/lang/en>> Acesso em 21 jan. 2017. p. 28.

¹⁰ MASON, Michael. **Transnational compensation for oil pollution damage: examining changing spatialities of environmental liability.** London: LSE Research Online, 2002. p. 8. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/570/1/RPESA-no69%282002%29.pdf>>. Acesso em: 3 mar. 2016. (tradução nossa).

¹¹ Ibid.

inovação ¹², isto é, se com a convenção de 1969, que não mencionava o meio ambiente, os pedidos não tinham restrição quanto às pretensões relacionadas ao meio ambiente e, por outro lado, os tribunais também não tinham uma limitação clara para aplicação do direito à indenização neste âmbito, agora, com o artigo I, 6 (a), a convenção de 1992 deixa claro que não serão aceitos pedidos de compensação por danos ambientais além dos restritos limites do que considera legítimo.

Essa discussão não é recente. Na conferência da Organização Marítima Internacional em 1984, que procurava definir pontos que a convenção de 1969 deveria mudar, já foi difícil conciliar as posições divergentes dos Estados com relação ao danos ambientais. Enquanto Estados com notório interesse em favor da atividade de transporte marítimo, como Grécia e Libéria, se posicionaram de forma a restringir ao máximo as pretensões de cunho ambiental outros Estados, como Austrália, Países Baixos e Polônia, se posicionavam a favor de uma definição de poluição ambiental que englobasse os pedidos de prejuízo e recuperação ambiental ¹³. Entre os observadores da reunião a situação não foi diferente, com grupos ambientais, entre eles *Friends of the Earth International (FOEI)* e *International Union for the conservation of nature and natural resources (IUCN)* apoiando a visão mais ampla de poluição ambiental, ao passo que observadores relacionados à indústria do petróleo e ao transporte marítimo se posicionaram em favor da definição restritiva. Essa “batalha de posicionamentos” é interessante, pois, ao constatar que o posicionamento levado à convenção de 1992 foi o da definição mais restritiva de poluição ambiental, pode-se observar a primazia dos interesses econômicos e políticos nas decisões.

Muitos internacionalistas apontam a falha das convenções de responsabilidade e compensação de danos por poluição por petróleo, como Michael Mason, que coloca que a falta de um padrão claro de avaliação de danos ambientais e de características para os valores de compensação dentro do regime internacional tem se mostrado um obstáculo a aplicação uniforme das regras de compensação ambiental ¹⁴.

Há, todavia, movimentos por parte de alguns Estados no sentido de rever a definição de danos ambientais contida na convenção. As delegações francesa, italiana, australiana, canadense, sueca e britânica, entre outras, já argumentaram em Grupos de Trabalho seu posicionamento a favor de uma noção mais ampla de compensação ambiental, pautados na

¹² MASON, Michael, **Transnational compensation for oil pollution damage: examining changing spatialities of environmental liability**. London: LSE Research Online, 2002. p. 7. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/570/1/RPESA-no69%282002%29.pdf>>. Acesso em: 3 mar. 2016.

¹³ Ibid.

¹⁴ Ibid., p. 9.

crecente importância da proteção do meio ambiente e na progressiva incorporação de princípios e dispositivos versando sobre a preservação ambiental nas normas internacionais e nacionais, como previsto, por exemplo, nas constituições brasileira, francesa, italiana, espanhola e estadunidense. Na ata da assembleia de 10 de agosto de 2001 consta que:

*A number of delegations considered that a new and wider definition of 'pollution damage' to cover environmental was necessary. Those delegations considered that the emphasis on reinstatement should be retained but that the definition could be extended to bring it into line with the Lugano Convention, which covered any reasonable measures aiming to reinstate or restore damaged or destroyed components of the environment, or to introduce, where reasonable, the equivalent of these components into the environment.*¹⁵

No entanto, todas as alegações, embora consideradas e debatidas, foram refutadas, uma vez que Estados inclinados para o transporte marítimo e importação de petróleo foram hostis às propostas, já que teriam gastos maiores com reclamações e com o financiamento dos Fundos. É, particularmente, o caso do Japão, que contribui com 21% das contribuições feitas ao Fundo de 1992 através dos pagamentos de seus importadores, e República da Coreia, que contribuiu com 10% através dos importadores. Assim, mais uma vez fica evidente o delicado balanço geopolítico no qual o regime de responsabilidade e compensação por poluição se encontra¹⁶, pendendo, ao final, para um posicionamento que mais favorece o cuidado com os fatores econômicos e comerciais do que os fatores de preservação ambiental.

A ITOPIF prefere, assim, adotar um posicionamento mais “cuidadoso”: conclui ser prematura a alegação de que as provisões das convenções de 1992 sobre restauração por dano ambiental sejam inadequadas ou insuficientes, uma vez que as reclamações pelos custos de tais medidas, assim como os custos associados aos estudos ambientais e os programas de monitoramento, ainda estão sendo explorados. Assim, os Fundos considerem mais adequado adotar um andamento mais contido no que diz respeito a permitir interpretações mais amplas, começando pelo critério de admissibilidade das reclamações, paulatinamente, encorajando medidas inovadoras de restauração natural e estudos próprios de análise pós derramamento de petróleo para avaliar com mais precisão as medidas indicadas à restauração ambiental¹⁷.

¹⁵ IOPC FUND 1992. **Report on the second and third meetings of the third intersessional working group.** Assembly 6th session. 10 Aug. 2001. p. 30. Disponível em: <<http://documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/download/docs/1996/lang/en/>>. Acesso em: 21 jan. 2017. p. 30.

¹⁶ MASON, Michael. **Transnational compensation for oil pollution damage: examining changing spatialities of environmental liability.** London: LSE Research Online, 2002. p. 11. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/570/1/RPESA-no69%282002%29.pdf>>. Acesso em: 3 mar. 2016.

¹⁷ IOPC FUND 1992. Assembly 6th session. 10 Aug. 2001, op. cit.

Para sustentar esse posicionamento a ITOPF coloca que muitas delegações não apoiam as concepções abstratas de dano ambiental, pois introduziriam dúvidas quanto à pessoa elegível para requerer compensação. Além disso, expandir a definição poderia ocasionar um acúmulo de reclamações, levando a uma redução no valor do pagamento de outras reclamações “mais legítimas”¹⁸.

Essa visão, embora venha sendo discutida e desenvolvida, permanece essencialmente sem mudança, não havendo precedente para um caso envolvendo “dano ambiental puro” que tenha sido aceito para compensação. Em 2016 a Assembleia do Fundo registrou que:

Portanto, as Convenções não fornecem compensação ao que por vezes é designado como danos ambientais ‘puros’, ou seja, a compensação pela perda de serviços ambientais não econômicos. Em vez disso, elas cobrem os custos de restabelecimento do ambiente danificado para restaurar os serviços perdidos tanto quanto possível. A interferência da orientação fornecida pelo Manual de Reclamações é que tanto as medidas de restabelecimento direto quanto indireto são admissíveis, ou seja, a intervenção diretamente no recurso prejudicado e as medidas indiretas, por vezes tomadas longe do local do dano. Ambas devem visar acelerar a recuperação de componentes danificados do meio ambiente. Ambas devem estar vinculados por condições finitas, definidas durante a fase de projeto do projeto, que descrevam inequivocamente o que constitui uma solução bem-sucedida do projeto de restabelecimento. Dada a ausência de precedentes, é difícil prever com certeza todos os critérios necessários, mas é provável que a intervenção direta se encaixasse mais facilmente nessa categoria.¹⁹

Em suma, o que pode ser concluído é que a definição de “dano por poluição” contida nas convenções de 1992 não proporcionam compensação suficiente com relação aos danos ambientais. Há uma contínua preocupação, expressada por vários Estados, de que as provisões de restauração ambiental tem sido interpretadas de forma muito restritiva pelos Fundos IOPC, uma vez que a aplicação do regime internacional de responsabilidade aborda, quase

¹⁸ IOPC FUND 1992. **Report on the second and third meetings of the third intersessional working group.** Assembly 6th session. 10 Aug. 2001. p. 31. Disponível em: <<http://documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/download/docs/1996/lang/en/>>. Acesso em: 21 jan. 2017..

¹⁹ IOPC FUNDS. **Information for claimants:** guidelines for presenting claims for environmental damage. London, 22 Feb. 2016a. Disponível em: <documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/download/docs/4012/lang/en/>. Acesso em: 5 mar. 2017. Trecho original: “*The Conventions do not therefore provide compensation for what is sometimes referred to as ‘pure’ environmental damage that is, compensation for the loss of non-economic environmental services. Rather they cover the costs of reinstatement of the damaged environment to restore those lost services as far as possible. The inference from the guidance provided by the Claims Manual is that both direct and indirect reinstatement measures are admissible, that is, intervention directly with the impaired resource and indirect measures, perhaps taken at some distance from the damage site. Both must aim to accelerate the recovery of damaged components of the environment. Both must be bound by finite conditions, defined during the project’s design phase, that unambiguously describe what constitutes successful completion of the reinstatement project. Given the absence of precedent it is difficult to predict with any certainty what types of reinstatement would meet all the necessary criteria but it is likely that direct intervention would more readily fall into this category.*”

exclusivamente, as questões de dano à propriedade e às perdas econômicas. A estrutura do regime é claramente de caráter concreto, econômico e individualista, havendo extrema dificuldade de lidar com interesses gerais e coletivos. Assim, ocorre uma “seletividade ecológica”, pois, embora ações de compensação por prejuízos ambientais possam ser formuladas, a indenização está, expressamente, limitada aos custos decorrentes de medidas razoáveis de recuperação realmente realizadas ou a serem realizadas.

Tendo em mente esse posicionamento adotado pelas convenções de responsabilidade, é interessante observar como a definição de “dano por poluição” não condiz plenamente com o significado de “poluição” adotado pela própria Convenção de Direito do Mar, que define que “poluição” compreende não apenas os danos ou riscos à saúde do homem, das atividades marítimas, mas, também, os efeitos nocivos ao meio ambiente em si, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha e alterações da qualidade da água do mar. A seletividade ecológica operada pelos Fundos IOPC são um contra-senso ao próprio nome das convenções que os criaram e os disciplinam, uma vez que todas versam sobre responsabilidade ou compensação “de danos causados por poluição por petróleo”. Ou seja, não se restringe em “compensação aos danos econômicos sofridos pelas vítimas em decorrência do derramamento de petróleo”.

Seguindo a corrente preservacionista atual, seria recomendável que as convenções de responsabilidade civil fossem também aplicáveis e acionáveis aos casos de poluição ambiental de caráter difuso e coletivo, seguindo as premissas da convenção de direito do mar, com fulcro de oferecer efetiva e plena proteção contra os danos ambientais.

4.2.2 Escopo geográfico

As convenções de 1992 sobre responsabilidade e compensação por poluição por petróleo são geograficamente definidas como aplicáveis exclusivamente, conforme artigo II da CLC 1992 e artigo 3 da convenção para o Fundo de 1992:

- (a) a dano por poluição causado:
 - (i) no território, incluindo o mar territorial, de um Estado Contratante, e
 - (ii) na zona econômica exclusiva de um Estado Contratante, estabelecida de acordo com o Direito Internacional ou, se um Estado Contratante não tiver estabelecido tal zona, numa área além e adjacente ao mar territorial daquele Estado, determinada por aquele Estado de acordo com o Direito Internacional e não se estendendo a mais de 200 milhas náuticas das linhas de base a partir das quais é medido o seu mar territorial;

(b) a medidas preventivas, onde quer que tenham sido tomadas, para impedir ou minimizar tais danos.

Conforme já analisado, o lugar onde o incidente ocorreu e a nacionalidade do navio envolvido são irrelevantes, bastando que o dano oriundo de poluição por petróleo advinha de incidente com navio-petroleiro e que esse dano tenha ocorrido no território, mar territorial ou na zona econômica exclusiva de um Estado contratante. No entanto, e quanto ao alto mar? Por que o dispositivo não faz referência às áreas marinhas comuns?

A convenção do Mar, de 1982, entende alto mar como “[...] todas as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago.”²⁰ Atualmente o alto mar é aberto a todos os Estados, quer costeiros ou não, mas não foi sempre assim. Nos séculos 15 e 16, Espanha e Portugal, apoiados pelas bulas papais de 1493 e 1506 que dividiam os mares do mundo entre as duas potências, haviam proclamado o conceito de “mar fechado”²¹. Essa noção foi substituída no século 18 pelo conceito do “mar aberto”, decretando a liberdade dos mares. A essência da liberdade do alto mar é que nenhum Estado pode submeter à sua soberania qualquer parte dele²². Não significa, no entanto, que não exista qualquer tipo de ordem e jurisdição em alto mar. A regra se dá pela nacionalidade do navio e a consequente jurisdição do país de bandeira a qual determinado navio arvora, de forma que no âmbito daquele navio, aplicar-se-ão as leis do Estado de bandeira. Isso, todavia, não soluciona a questão do regime em análise no caso de, num incidente, esse navio ocasionar poluição por derramamento por petróleo, justamente porque a regra nas convenções de responsabilidade e compensação é dada pelo local do dano, não do incidente ou da bandeira do navio. Ou seja, como em alto mar não há soberania de nenhum navio, não há direito a ação de compensação pelos danos ocorridos nessa área, pois, *em tese*, nenhum Estado foi afetado.

O posicionamento do Fundo IOPC de 1992 é que ações de compensação somente são cabíveis nos casos de alguma medida preventiva ou de limpeza tenha sido tomada em alto mar, desde que ao incidente sejam aplicáveis as convenções de 1992, isto é, que o navio, o petróleo, e outras definições estejam de acordo com o estipulado nas convenções. Além disso, os custos somente serão compensados caso os atos tomados tenham sido efetivos em reduzir

²⁰ Convenção do Mar, art. 86. BRASIL. Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 23 jun. 1995. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 12 fev. 2017.

²¹ SHAW, Malcolm N. **International law**. 7th. ed. Cambridge (UK): Cambridge University Press, 2014. p. 441.

²² Convenção do Mar, art. 89. (BRASIL, 1995, op. cit).

ou prevenir os danos pela poluição. Cumpre lembrar que a intervenção em alto mar é autorizada pela convenção internacional sobre intervenção em alto mar em casos de incidentes com poluição por petróleo, assinada em 1969, motivada pelo incidente de Torrey Canyon em 1967, como já apontado no capítulo 2. A convenção estipula que os Estados parte podem, em caráter excepcional, tomar medidas em alto mar quando for necessário prevenir, mitigar ou eliminar perigo ou ameaça grave e iminente de poluição por petróleo a sua costa ou no mar em consequência de um incidente marítimo, do qual é razoável esperar como resultado consequências extremamente danosas ²³. Essa convenção, portanto, trata do direito de os Estados agirem, na prática, em casos de incidente que venha causar poluição dos mares e costas, mas não trata da questão da responsabilidade e compensação pelos danos, que ficam a cargo das convenções de 1992.

Fora as ações de limpeza e prevenção, no entanto, não há espaço para aplicação das convenções em danos ocorridos em alto mar. Isso decorre, em grande parte, pela falta de motivação entre os Estados para mitigar danos que não afetam nenhum direito ou interesses de um Estado ²⁴. Os Fundos IOPC argumentam que devido às rotas de navegação mundiais tais derramamentos são raros e, ainda que possíveis, o mais provável é que, pela dispersão do petróleo, qualquer consequência adversa será eventualmente manifestada no território do Estado contratante e a compensação requerida por via de ações nacionais. Ou seja, caso o incidente ocorra em alto mar, os danos não serão indenizáveis até/ a menos que atinjam um Estado contratante.

O governo italiano tentou argumentar contra essa determinação no caso *Patmos*, em que o petroleiro grego colidiu com o petroleiro espanhol *Castillo de Montearagon* próximo a costa italiana, resultando num derramamento de 700 toneladas de petróleo cru do navio *Patmos*. O petróleo derramado se dispersou pelo mar e algumas toneladas chegaram à costa italiana, causando danos por poluição. As autoridades italianas tomaram inúmeras medidas para conter petróleo e prevenir danos nas regiões da Sicília e Calábria, na Itália. O governo italiano submeteu uma reclamação pleiteando o valor de 2 milhões de libras por danos ao meio ambiente marinho. Entre os pedidos constava a compensação por poluição fora do mar territorial, que correspondia a 20% da área total poluída. No entanto, o pleito foi negado em

²³ Artigo I (1) - INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO INTERVENTION ON THE HIGH SEAS IN CASES OF OIL POLLUTION CASUALTIES. Brussels, 1969. Disponível em: <[http://www.oman.om/wps/wcm/connect/9d90cd82-26a6-4980-98e1-31469d70bc1d/14\(1969\)+International+Convention+Relating+to+Intervention+on+the+High+Seas+in+Cases+of+Oil+Pollution+Casualties.pdf?MOD=AJPERES](http://www.oman.om/wps/wcm/connect/9d90cd82-26a6-4980-98e1-31469d70bc1d/14(1969)+International+Convention+Relating+to+Intervention+on+the+High+Seas+in+Cases+of+Oil+Pollution+Casualties.pdf?MOD=AJPERES)>. Acesso em: 12 fev. 2017.

²⁴ MASON, Michael. **Transnational compensation for oil pollution damage**: examining changing spatialities of environmental liability. London: LSE Research Online, 2002. p. 15. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/570/1/RPESA-no69%282002%29.pdf>>. Acesso em: 3 mar. 2016.

grau de recurso, com a Corte reafirmando que o Estado italiano não poderia sob os termos da convenção de responsabilidade civil trazer ação de compensação pelos danos ocorridos em alto mar. A corte somente aceitou o pedido de indenização pelas medidas preventivas de remoção do petróleo, aprovando a compensação no valor de apenas 827.000 libras.²⁵

Esse posicionamento por parte do Fundo ressalta e deixa evidente que o regime de responsabilidade e compensação por poluição por petróleo está confinado aos danos ocorridos nas zonas costeiras dos Estados²⁶. Mas, como pode o Fundo assim entender se o alto mar é um espaço comum, de toda a coletividade? Como lidar com danos por poluição lá ocorridos, que afetam não apenas um Estado, mas todos por ser um direito difuso? Essa é uma questão que pode ter um possível encaminhamento com as sugestões dos tópicos a seguir.

4.2.3 O Estado como mandatário

O caso *Patmos* citado acima, onde o governo italiano submeteu reclamação pedindo compensação por danos ambientais, mostrou a possibilidade de um Estado ter direito a compensação ambiental como *parens patriae* (representante; mandatário; guardião) dos interesses da coletividade²⁷. No entanto, como o caso demonstrou, embora os Fundos IOPC reconheçam a legitimidade das entidades públicas para submeter reclamações, eles não aceitam pedidos abstratos e não quantificáveis. De fato, o governo italiano só conseguiu compensação pelos valores gastos com medidas de prevenção, calculáveis e concretas, conforme os termos da convenção.

Esse posicionamento já foi tema de várias reuniões da Assembleia do Fundo. A delegação francesa, por exemplo, apresentou um estudo sobre vários aspectos dos danos ambientais na reunião de 2001 e, entre os pontos destacados, há um que se refere ao direito dos Estados em agir em nome da coletividade:

Quando os danos ambientais afetarem as áreas marinhas sob soberania ou dentro dos direitos soberanos dos Estados costeiros, são afetados interesses coletivos que são representados pelo Estado como detentor do direito ao patrimônio sobre todos os recursos biológicos encontrados ali. Foi feita referência à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar relativa aos direitos dos Estados costeiros sobre as suas águas territoriais e zonas

²⁵ IOPC FUNDS. **Annual Report 1994**. London, 1994. p. 39. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopepublications/1994_ENGLISH_ANNUAL_REPORT.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2017.

²⁶ MASON, Michael. **Transnational compensation for oil pollution damage: examining changing spatialities of environmental liability**. London: LSE Research Online, 2002. p. 15. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/570/1/RPESA-no69%282002%29.pdf>>. Acesso em: 3 mar. 2016.

²⁷ *Ibid.*, p. 9.

econômicas exclusivas (artigo 5.6.1 (a)). Em suma, o Estado parecia ser o mais apto a receber compensação pelos danos ambientais. A interpretação de ‘medidas razoáveis’ deveria permitir ao Fundo de 1992 determinar realisticamente o campo de aplicação do sistema internacional de compensação através da adaptação do Manual de Reclamações para permitir o uso de estudos de impactos ambientais (tradução livre).²⁸

No entanto, até o momento, qualquer tentativa de sustentar o Estado como guardião dos interesses coletivos vem sendo infrutífera. Os Fundos mantêm o posicionamento de apenas aceitar o Estado como pessoa legítima na medida em que foi concretamente prejudicado – por exemplo, com medidas de contenção do alastramento do petróleo em alto mar –, mas não como um representante pelos danos generalizados resultantes da poluição desassociados de natureza econômica. O argumento dos Fundos é a tese decorrente de que formulações de danos ambientais públicos ou coletivos culminariam no perigo das decisões arbitrárias.

Essa questão demonstra o caráter *individualista* da estrutura de reclamações sob o regime de responsabilidade e compensação de danos por poluição por petróleo, onde qualquer pedido deve ser feito com base nas reclamações econômicas particulares.

Para modificar essa situação seria necessário, primeiro, que o Fundo aceitasse o Estado como parte legitimada a reclamar pelos danos em que não há um prejudicado individual, específico. Paralelamente, a convenção teria que ter sua aplicação estendida de forma a englobar casos de danos ambientais ‘abstratos’ e não quantificáveis, inclusive danos ocorridos em alto mar. Os dois tópicos estão, na verdade, relacionados, já que se fala em danos de natureza ambiental e difusa, isto é, direitos indivisíveis, aqueles em que não é possível identificar o autor, de forma que a satisfação de um sujeito implica na satisfação de todos. No entanto, as delegações teriam que estipular parâmetros para a determinação do valor das indenizações nestes casos, de forma que houvesse um tratamento igualitário e justo. Quanto ao beneficiário da compensação, existe a possibilidade de que, a pedido do Estado, a indenização fosse destinada a uma organização internacional que utilizaria o valor de acordo

²⁸ IOPC FUND 1992. **Report on the second and third meetings of the third intersessional working group.** Assembly 6th session. London, 10 Aug. 2001. p. 32. Disponível em: <<http://documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/download/docs/1996/lang/en/>>. Acesso em: 21 jan. 2017. Trecho original: “*When environmental damage affected marine areas under the sovereignty or falling within the sovereign rights of coastal States, collective interests were affected that were represented by the State as holder of the right to assets over all biological resources found there. Reference was made to the United Nations Convention on the Law of the Sea in respect of the rights of coastal States over their territorial waters and exclusive economic zone (Article 5.6.1(a)). In the short term the State appeared to be best suited to receive compensation for environmental damage. The interpretation of ‘reasonable measures’ should make it possible for the 1992 Fund to determine realistically the field of application of the international system of compensation through the adaptation of the Claims Manual to allow the use of environmental impact studies.*”

com o interesse coletivo sobre o meio ambiente ²⁹. No entanto, reconhecesse-se que todas essas propostas envolvem várias dificuldades, principalmente de caráter político e prático, para que sejam incorporadas no regime de poluição por petróleo.

4.2.4 O limite monetário da compensação e pessoas responsáveis

O limite monetário destinado à compensação por danos por poluição previsto pelas convenções vem sendo aumentado, isto é inegável. O valor mais alto, disponibilizado pelo protocolo para o Fundo suplementar de 2003 é de 750 milhões de SDR. Esse valor é expressivo, no entanto, quando se trata de incidentes com petróleo os gastos não devem ser subestimados. O fundo suplementar foi adotado em 2003 (entrando em vigor em 2005) e já no mesmo ano ocorreu o incidente *Prestige* que teve um custo estimado de 1.100 milhões de euros, valor que ultrapassa o limite disposto no protocolo.

É preciso considerar, ainda, que esse valor foi definido em 2003, ou seja, quase 15 anos atrás, e que os custos com, por exemplo, limpeza e medidas preventivas, estão constantemente aumentando. Instrumentos que tratam de compensação devem estar sempre sendo atualizados, ou então se tornaram ineficientes e insuficientes.

Além disso, como já foi apontado, um dos empecilhos para expandir a definição de poluição e danos ambientais é que a expansão dos danos protegidos pelas convenções pudesse levar a um acúmulo de reclamações, o que resultaria numa redução no valor do pagamento de outras reclamações “mais legítimas”. Um valor mais alto para as compensação seria necessário para que os pedidos por danos ambientais fossem mais abrangentes e os interesses coletivos preservados devidamente.

É preciso considerar, ainda, uma corrente dentro da União Europeia de crescente atenção aos direitos das vítimas, a fim de oferecer maior proteção às pessoas que sofrem danos ou perdas em decorrência de poluição, fato que exige progressivamente maior disponibilidade monetária dos Fundos, de forma que venham a suprir todas as demandas.

É caso, assim, de repensar o limite de compensação disponível pelos Fundos, mas, para tanto, seria importante rever também os responsáveis pelos danos por poluição por petróleo. O atual sistema de canalização da responsabilidade na pessoa do proprietário do navio é questionado por parte da doutrina. Como já colocado no segundo capítulo, se por um

²⁹ MASON, Michael. **Transnational compensation for oil pollution damage: examining changing spatialities of environmental liability.** London: LSE Research Online, 2002. p. 17. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/570/1/RPESA-no69%282002%29.pdf>>. Acesso em: 3 mar. 2016.

lado o princípio da canalização facilita a identificação e simplifica o processo de responsabilização, por outro, limita as fontes de financiamento para pagamento dos danos por poluição somente no dono do navio e, caso o estado seja membro do Fundo, também nos importadores de petróleo. Seria interessante expandir os possíveis responsáveis, englobando afretadores e operadores também, que vem sendo protegidos pela companhia de petróleo, mas muitas vezes possuem igual, se não superior, participação nos incidentes.

A inserção de outros atores foi discutida nas reuniões do Fundo, como nesta passagem em que a delegação italiana defende o fretador faça parte do regime de compensação:

A delegação italiana afirmou que, conforme os interesses do princípio do poluidor pagador, era importante que outra figura chave no transporte de petróleo, o fretador, que era frequentemente o dono da carga, deveria tornar-se parte do sistema de compensação, preferivelmente através de um nível intermediário de compensação entre aqueles fornecidos pelo dono do navio e pelos importadores de petróleo.³⁰

No entanto, o Diretor do Fundo de 1992 explicou, em resposta na mesma reunião, que as disposições relativas à canalização da Convenção de 1992 são restritas devido a preocupação de que o mercado de seguros não teria capacidade suficiente se a responsabilidade fosse estendida para além do dono do navio. Afirmou, ainda, o sistema de canalização de responsabilidade na figura do dono do navio estipulado no texto final da Convenção de 1992 representa um acordo global que oferece dois benefícios: (1) limites de compensação substancialmente mais elevados e (2) a prevenção de litígios prolongados.³¹

Além dos italianos, várias outras delegações consideram que o Grupo de Trabalho do Fundo deveria explorar maneiras de facilitar que o Fundo de 1992 busque ações de recurso contra outras partes, como o fretador. No entanto, o posicionamento final é que tais propostas devem ser melhor examinadas, sem mudanças no texto convencional até o momento. Ou seja, muito se discute sobre a inserção de outras figuras, mas, por dificuldades práticas, interesses político-econômicos ou mesmo pura tradição, a canalização de responsabilidade na figura do dono do navio permanece sendo regra.

³⁰ IOPC FUND 1992. **Report on the fifth meeting of the third intersessional working group**. Assembly 7th extraordinary session. London, 25 Mar. 2003. p. 14. Disponível em: <documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/download/docs/2248/lang/en/>. Acesso em: 5 mar. 2017.

³¹ Ibid.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os avanços tecnológicos permitiram ao ser humano explorar uma das matérias-primas mais versáteis e valiosas do planeta: o petróleo. Uma das principais formas de distribuição do petróleo pelo mundo, entre produtores e consumidores, se dá pelo transporte marítimo. Ocorre que nestas rotas, incidentes podem ocorrer e resultar no derramamento de toneladas de petróleo ao mar. Esses derramamentos possuem um enorme potencial poluidor afetando tanto pessoas (bens, atividades econômicas e qualidade de vida/saúde), quanto o meio ambiente em si (vida marinha e costeira, qualidade da água). Esses eventos possuem, assim, implicações sociais, comerciais, econômicas e ambientais com efeitos complexos, duradouros e custosos. São também, em larga medida, *imprevisíveis*. Pode-se identificar uma nova consequência a qualquer momento e, inclusive, em lugares inesperados. Esse é um cenário proveniente do próprio uso da tecnologia, que é ambivalente em seus efeitos, pois é inerente a ela certas consequências positivas e negativas. No entanto, como a sociedade contemporânea não permite abdicar da exploração e uso do petróleo e, conseqüentemente, de seu transporte cujo risco é inerente, fez-se necessária a criação de um arcabouço jurídico que tratasse não somente do controle, prevenção e redução de poluição por petróleo, mas também das consequências: os danos por poluição decorrentes de um derramamento.

Na criação desse regime reconheceu-se que embora os Estados exerçam papel de extrema relevância cumprindo obrigações na esfera internacional, seria necessária a participação, também, de outros atores. Assim, convencionou-se que a responsabilidade e o encargo financeiro pela compensação pelos danos ocasionados pela poluição por petróleo recairiam sobre as pessoas, grupos de pessoas e empresas envolvidos na atividade de transporte marítimo, cujo risco é inerente a sua atividade: os donos do navio (e seus seguradores) e os importadores de petróleo.

Quando colocado em perspectiva histórica, como visto, fica claro que o desenvolvimento do regime de responsabilidade e compensação foi se elaborando principalmente em decorrência dos incidentes. Os grandes desastres de derramamento de petróleo, ao levantarem questões e processos judiciais que permitem avaliar se a regulamentação existente é satisfatória, impulsionaram a elaboração das convenções em busca de soluções. O marco inicial se deu com o emblemático acidente de Torrey Canyon, em 1967, que motivou a criação da convenção de responsabilidade civil de 1969 (e também do agora extinto Fundo de 1971), o primeiro tratado a nível internacional destinado a lidar com a

responsabilidade e a compensação nos casos de derramamento acidental de petróleo por navios.

A CLC de 1969 estabeleceu algumas regras que são aplicadas até a atualidade, pois foram mantidas pelas convenções que se seguiram, podendo, portanto, serem vistas como disposições base de ambas as convenções de responsabilidade: primeiro, convencionou-se que a convenção somente seria aplicada aos incidentes que envolvessem *óleo persistente* transportado em um navio enquanto *carga* (ou nos tanques de combustível desse navio). Ou seja, o regime se aplica aos navios tipicamente chamados de petroleiros. Segundo, estabeleceu-se o *princípio da canalização da responsabilidade* sobre o proprietário do navio. Isso significa, por um lado, que em regra, somente o proprietário será responsabilizado pelos danos ocorridos em decorrência do derramamento de petróleo; por outro, que em países signatários, este somente será processado de acordo com a convenção de responsabilidade, em detrimento de outros documentos legais, inclusive internos. Terceiro, foi estabelecida a *responsabilidade objetiva*, ou seja, independente de culpa, uma vez que as atividades envolvendo petróleo possuem um alto e inerente risco de poluição. Por fim, em termos de aplicação geográfica, a convenção de responsabilidade é aplicável a qualquer caso de dano por poluição decorrente de derramamento de petróleo por navio petroleiro, não importando o local do incidente ou a bandeira do navio. Isto significa que a competência territorial é puramente baseada no *local do dano*. Ocorrendo danos no território de um Estado parte, a CLC será aplicada.

Embora a convenção tenha sido um marco, novos incidentes evidenciavam as insuficiências da CLC de 69. Destaque para a catástrofe ocorrida com o *Exxon Valdez*, em 1989, 20 anos após a assinatura da primeira convenção de responsabilidade. Em razão desse incidente um novo acordo foi desenvolvido: a convenção de responsabilidade de 1992, que segue, em linhas gerais, os dispositivos da sua antecessora. No entanto, promove algumas modificações importantes, como a inserção do *prejuízo ambiental* entre os danos por poluição abrangidos pela convenção; a ampliação do limite monetário disponível para compensação (antes de 14 milhões de SDR, agora estipulado em 89,77 milhões de SDR); e ainda, a ampliação do escopo geográfico (abrangendo agora a ZEE também).

No entanto, os países não se limitaram à convenção de responsabilidade, pois em 1992, foi também acordada a convenção para o estabelecimento de um fundo para compensação, ou seja, criou-se um *segundo nível* de proteção aos casos de derramamento por petróleo. A CLC e o Fundo IOPC oferecem uma compensação agregada no valor de 203 milhões de SDR. Esse valor, no entanto, não provém apenas do dono do navio e seu

segurador, pois a convenção para o Fundo estabeleceu obrigações para um novo agente envolvido na relação: o importador de petróleo. Os países parte da convenção devem informar o Fundo IOPC sobre todos os importadores e respectivas quantidades de petróleo contribuinte recebidos em seu território.

Ocorreram, todavia, dois novos incidentes (*Erika* e *Prestige*) que surpreenderam a comunidade jurídica, os Fundos e a indústria do petróleo ao mostrar que o limite monetário disponível para compensação através da CLC de 1992 e do Fundo de 1992 não era suficiente. Assim, mais uma vez o regime, sendo insatisfatório, teve de ser revisto e rediscutido. Estabeleceu-se, desta forma, o Protocolo para o Fundo Suplementar de 2003, que ampliou a compensação disponível para 750 milhões de SDR.

Atualmente, portanto, o regime é composto por quatro convenções que formam três níveis de proteção. O número de países signatários das convenções é expressivo: até a presente data ³², um total de 137 Estados assinaram a convenção de responsabilidade civil de 1992, sendo que deste número 114 são membros do Fundo IOPC de 1992 e 31 são parte, também, do protocolo para o Fundo suplementar de 2003. Esse regime, aliado às medidas e convenções relacionadas à prevenção, redução e resposta, gerou bons resultados no combate à poluição por petróleo. Dados estatísticos coletados mostram um avanço evidente, já que tanto o número quanto a severidade dos incidentes diminuí nas últimas décadas.

Não obstante, novos incidentes ocorrem anualmente, sempre acompanhados de novas discussões, seja pelo público indignado com as notícias e fotos alarmantes, seja pela comunidade jurídica internacional buscando novas soluções para os problemas identificados. As novas propostas são discutidas nas assembleias dos Fundos e nos tribunais, a partir dos casos de incidentes. Algumas levam a mudanças, outras não. Essas mudanças podem ser através de uma nova interpretação dos dispositivos, de uma nova redação dos dispositivos ou, até, de uma proposta para a criação de uma nova convenção.

É perceptível, no entanto, que as discussões que versam sobre esse regime são sempre acompanhadas por um significativo conflito de interesses econômico e comercial *versus* interesses ambientais. Nas reuniões e grupos de trabalho organizados pelos Fundos IOPC registra-se um confronto entre os Estados com maior intuito de proteção ecológica e os Estados com preocupações de natureza comercial-econômica, representados por aqueles que importam grandes quantidades de petróleo e, portanto, possuem maior encargo no

³² O fechamento desse trabalho se deu em fevereiro de 2017.

financiamento dos Fundos. Esse balanço geopolítico é delicado e os Fundos IOPC vêm adotando uma postura cuidadosa ou, pode-se até dizer, conservadora.

Esse posicionamento é a causa de diversos pontos insatisfatórios do regime: primeiramente, pode-se destacar a questão do prazo admissível para submissão do pedido de compensação. A vítima do dano por poluição por petróleo possui 3 anos após a ocorrência do dano para iniciar o processo, no entanto, esse período não pode, de forma alguma, ultrapassar 6 anos após a ocorrência do incidente que deu origem ao derramamento. Considerando que os efeitos da poluição por petróleo são duradouros, complexos e, em larga medida, imprevisíveis, esse período pode, muitas vezes, representar um prejuízo à vítima, que não terá mais o direito de ser compensada caso identifique danos após o período disposto na convenção.

Outra questão que vem sendo alvo de reiteradas discussões é quanto ao conteúdo de poluição ambiental previsto na convenção de responsabilidade, entendido por muitos especialistas como “restritivo”, uma vez que os “prejuízos causados ao meio ambiente” são limitados aos “custos decorrentes de medidas razoáveis de recuperação realmente realizadas ou a serem realizadas”. Essa escolha revela o caráter expressamente econômico e individualista da convenção. Há, assim, dificuldade em lidar com os interesses coletivos e ambientais. Essa questão repercute também na limitação do escopo geográfico das convenções, já que este encontra-se limitado aos territórios dos Estados, não englobando, portanto, danos em alto mar.

Outros pontos que merecem atenção se referem à questão da canalização de responsabilidade somente no proprietário do navio, excluindo outros possíveis responsáveis envolvidos na atividade. Essa regra possui relação, inclusive, com o valor limite das compensações, já que mais fontes de financiamento poderiam representar um valor maior disponível para compensação das vítimas. O valor atual é alto, claro. Mas também é preciso considerar que os custos com medidas de limpeza, prevenção, restauração e reparo aumentam. E, como o histórico de incidentes comprova, novas catástrofes podem surpreender.

Enfim, essas questões demonstram as insuficiências do regime e evidenciam que ainda há muito espaço para avanço. Um balanço de todos esses fatores leva a conclusão de que o regime de responsabilidade e compensação por danos decorrentes da poluição por petróleo possui importância de extrema significância no cenário internacional ao oferecer um robusto arcabouço jurídico. Tem-se hoje, um regime complexo, bem estruturado e amplamente aceito internacionalmente. No entanto, deve ser entendido como um *regime em evolução*. E o que impulsiona essa evolução são os próprios casos de incidentes. Uma

evidência desse caráter evolutivo é que todos os dados, estatísticas, referências e exemplos apresentados neste trabalho foram sendo atualizados constantemente conforme surgiam novas informações e números. Essa dinâmica não cessará: a cada mês e a cada ano novos eventos, novos dados e novos membros serão inseridos. Como consequência, novos problemas serão trazidos à tona e novas propostas serão discutidas. As insuficiências e impressões abordadas neste trabalho merecem atenção, pois se, até agora, não geraram grande revolta ou grande prejuízo que justificasse sua revisão/evolução, é uma questão de tempo para que incidentes, pressão pública ou o próprio andamento das discussões nas assembleias do Fundo reforcem a necessidade de serem feitas modificações. Resta, assim, ao direito, o desafio de persistir no aprimoramento das regras e mecanismos de responsabilidade e compensação por poluição por petróleo, pois ainda há espaço para evolução e aperfeiçoamento.

REFERÊNCIAS

- ALEIXO, Luiz Alexandre Garcia; CASAGRANDE, Douglas; TACHIBANA, Toshi-Ichi. Poluição por óleo: formas de introdução de petróleo e derivados no ambiente. **Integração**, São Paulo, ano 13, n. 49, p. 159-166, abril./jun. 2007. Disponível em: <http://sinae.gub.uy/wps/wcm/connect/pvsinae/1a716e6e-89a2-4cd8-aa06-060a73f4aab1/Contaminaci%C3%B3n+por+%C3%B3leo+%E2%80%93+Formas+de+introducci%C3%B3n+al+petr%C3%B3leo+y+sus+derivados+en+el+ambiente.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=1a716e6e-89a2-4cd8-aa06-060a73f4aab1>. Acesso em: 17 abr. 2017.
- BRASIL. Decreto Legislativo nº 74, de 30 de setembro de 1976. Aprova o texto da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 4 out. 1976. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=123672>>. Acesso em: 22 fev. 2017.
- _____. Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 23 jun. 1995. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 12 fev. 2017.
- BREVIGLIERI, Etienne Maria Bosco; FIORATI, Jete Jane; RAUCCI, Regina Maciel. **Direito do comércio internacional e meio ambiente: as exceções não comerciais e a OMC**. Jaboticabal: Funep, 2010.
- CANÇADO TRINDADE, Antônio Augusto. **Direitos humanos e meio ambiente: paralelo dos sistemas de proteção internacional**. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris, 1993.
- CHEN, Chen-Ju. The liability and compensation mechanism under international marine environmental law: adopting the polluter pays principle to control marine pollution under international law from the aspect of international cooperation. In: LOSI CONFERENCE: Securing the Ocean for the Next Generation, 1., 2012, Seoul. **Proceedings...** Seoul: Law of the Sea Institute, 2012. p. 10. Disponível em: <<https://www.law.berkeley.edu/files/Chen-final.pdf>>. Acesso em: 19 jan. 2017.
- CONVENÇÃO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDADE CIVIL EM DANOS CAUSADOS POR POLUIÇÃO POR ÓLEO. Londres, 27 nov. 1992. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/clc_92_consolidada_e_atualizada-06dez2010.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2017.
- COSTA, Daniele Mesquita Bordalo. **A valoração econômica como ferramenta para a compensação de derramamentos de petróleo**. 2012. 199 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Energético) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <<http://docplayer.com.br/6738207-A-valoracao-economica-como-ferramenta-para-compensacao-de-derramamentos-de-petroleo-daniele-mesquita-bordalo-da-costa.html>>. Acesso em: 13 abr. 2017.

DEAN, Paul; SHADDICK, Simon. **The legal and regulatory treatment of FPSOs, with a focus on a limitation of liability**. London: Holman Fenwick Willan LLP, 2012. Disponível em: <[http://www.hfw.com/downloads/Client%20Brief%20%20FPSOs%20\[A4%206pp\]%20July%202012.pdf](http://www.hfw.com/downloads/Client%20Brief%20%20FPSOs%20[A4%206pp]%20July%202012.pdf)>. Acesso em: 12 fev. 2017.

EMBACH, Carolyn. Oil spills: impact on the ocean. In: WATER Encyclopedia: science and issues. [S.l., 200-]. Disponível em: <<http://www.waterencyclopedia.com/Oc-Po/Oil-Spills-Impact-on-the-Ocean.html>>. Acesso em: 25 fev. 2016.

EUROPEAN COMMISSION. **A União Europeia na vanguarda da segurança marítima volvidos dois anos sobre a catástrofe do ERIKA**. (Memo 01/387). Bruxelas, 27 nov. 2001. Disponível em: <http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-01-387_pt.htm>. Acesso em: 19 jan. 2017.

FIORATI, Jete Jane. A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e os organismos internacionais por ela criados. **Revista de Informação Legislativa**, Brasília, ano 34, n. 133, p. 129-156, jan./mar. 1997.

_____. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na jurisprudência internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 1999.

_____. **Meio ambiente e a concorrência na OMC**. Franca: Ed. UNESP/FHDSS, 2008.

GRANDES acidentes: Exxon Valdez. [São Paulo], 31 ago. 2011. Disponível em: <<http://tecseg-do-trabalho.blogspot.com.br/2011/08/grandes-acidentes-exxon-valdez.html>>. Acesso em: 4 jan. 2016.

GREENPEACE BRASIL. **Desastre do Exxon Valdez: uma contínua história de mentiras**. São Paulo, 23 mar. 2004. Disponível em: <http://www.greenpeace.org/brasil/pt/Noticias/desastre-do-exxon-valdez-uma/#.Tlr5om_yMVA.email>. Acesso em: 4 jan. 2016.

GUIMARÃES, Alexandre Cortes. **Os fundamentos jurídicos do direito internacional do mar para as operações privadas desreguladas no alto-mar**. 2010. 202 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2010. Disponível em: <<http://docplayer.com.br/7326923-Os-fundamentos-juridicos-do-direito-internacional-do-mar-para-as-operacoes-privadas-desreguladas-no-alto-mar.html>>. Acesso em: 19 jan. 2017.

INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE. Brussels, 1969. Disponível em: <<http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20973/volume-973-I-14097-English.pdf>>. Acesso em: 10 mar. 2015.

INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO INTERVENTION ON THE HIGH SEAS IN CASES OF OIL POLLUTION CASUALTIES. Brussels, 1969. Disponível em: <[http://www.oman.om/wps/wcm/connect/9d90cd82-26a6-4980-98e1-31469d70bc1d/14\(1969\)+International+Convention+Relating+to+Intervention+on+the+High+Seas+in+Cases+of+Oil+Pollution+Casualties.pdf?MOD=AJPERES](http://www.oman.om/wps/wcm/connect/9d90cd82-26a6-4980-98e1-31469d70bc1d/14(1969)+International+Convention+Relating+to+Intervention+on+the+High+Seas+in+Cases+of+Oil+Pollution+Casualties.pdf?MOD=AJPERES)>. Acesso em: 12 fev. 2017.

IOPC FUND 1992. Executive Committee. **Incidents involving the 1992 fund**: Slops. 38th session. London, 22 Aug. 2007. Disponível em: <<http://documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/download/docs/3007/lang/en/>>. Acesso em: 9 jan. 2016.

_____. **Report on the second and third meetings of the third intersessional working group**. Assembly 6th session. London, 10 Aug. 2001. Disponível em: <<http://documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/download/docs/1996/lang/en/>>. Acesso em: 21 jan. 2017.

_____. **Report on the fifth meeting of the third intersessional working group**. Assembly 7th extraordinary session. London, 25 Mar. 2003. Disponível em: <documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/download/docs/2248/lang/en/>. Acesso em: 5 mar. 2017.

IOPC FUNDS. **Annual Report 1994**. London, 1994. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/1994_ENGLISH_ANNUAL_REPORT.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2017.

_____. **Annual Report 2008**. London, 2008. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/2008_ENGLISH_ANNUAL_REPORT.pdf>. Acesso em: 19 jan. 2017.

_____. **Incidents involving the IOPC Funds 2011**. London, 2011a. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/2011_ENGLISH_INCIDENT_REPORT.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2017.

_____. **Liability and compensation for oil pollution damage**: texts of the 1992 civil liability convention, the 1992 Fund convention and the supplementary Fund protocol. London, 2011b. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/Text_of_Conventions_e.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2017.

_____. **Claims Manual**. London, 2013. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/claims_manual_e.pdf>. Acesso em: 1 out. 2015.

_____. **Annual Report 2015**. London, 2015 Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/IOPC_Funds_Annual_Review_2015_ENGLISH_WEB.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2017.

_____. **Information for claimants**: guidelines for presenting claims for environmental damage. London, 22 Feb. 2016a. Disponível em: <documentservices.iopcfunds.org/meeting-documents/download/docs/4012/lang/en>. Acesso em: 5 mar. 2017.

_____. **Summary of incidents**. London, 2016b. Disponível em: <<http://www.iopcfunds.org/incidents/incidents-summary-table/>>. Acesso em: 12 jan. 2017.

IOPC FUNDS. **Annual Report 2016**. London, 2016c. Disponível em: <http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/IOPC_Funds_Annual_Review_2015_ENGLISH_WEB.pdf>. Acesso em: 1 jun. 2016.

_____. **About us: membership: view list**. London, 2017a. Disponível em: <<http://www.iopcfunds.org/about-us/membership/a-z-listing/>>. Acesso em: 13 jan. 2017.

_____. London, 2017b. Disponível em: <<http://www.iopcfunds.org/>>. Acesso em: 2016/2017.

_____. **Parties to the international liability and compensation Conventions**. London, 2017c. Disponível em: <<http://www.iopcfunds.org/about-us/membership/map/#>>. Acesso em: 3 mar. 2017.

IOTPF. **Oil tanker spill statistics 2015**. London, 2015. Disponível em: <<http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>>. Acesso em: 15 maio 2016.

_____. **Oil tanker spill statistics 2016**. London, 2016. Disponível em: <<http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>>. Acesso em: 10 fev. 2017.

JÚNIOR, Gilvan. **Processamento primário de petróleo/noções de processo de refino**. Aracaju, [20--]. Disponível em: <http://www.tecnicodepetroleo.ufpr.br/apostilas/engenheiro_do_petroleo/processamento_primario.pdf>. Acesso em: 21 maio 2016.

LOURENÇO, Renata Vieira et al. O direito internacional e a responsabilidade internacional dos Estados: estabelecendo diretrizes para minimizar a poluição marinha. In: CÂNDIDO, Debora Antônia Lobato et al. (Org.). **Justiça enquanto responsabilidade: o potencial transformador dos agentes no mundo contemporâneo**. Brasília, DF: ArtLetras, 2014. Disponível em: <<http://sinus.org.br/2014/wp-content/uploads/2013/11/PNUMA.pdf>>. Acesso em: 23 ago. 2014.

MASON, Michael. Civil liability for oil pollution damage: examining the evolving scope for environmental compensation in the international regime. **Marine Policy**, London, v. 27, n. 1, p. 1-12, 2003. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/17887/>>. Acesso em: 12 fev. 2017.

_____. **Transnational compensation for oil pollution damage: examining changing spatialities of environmental liability**. London: LSE Research Online, 2002. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/570/1/RPESA-no69%282002%29.pdf>>. Acesso em: 3 mar. 2016.

MORO, Licoln Fernando Lautenschlager; NASCIMENTO, Claudio Augusto Oller. Petróleo: energia do presente, matéria-prima do futuro? **Revista USP**, São Paulo, n. 89, p. 90-97, mar./maio 2011. Disponível em: <<http://rusp.scielo.br/pdf/rusp/n89/07.pdf>>. Acesso em: 9 maio 2016.

MURUGASON, Sharmini. Definition of a ship – applicability of CLC 1992 and Fund Convention 1992 and 1976 to FPSO and FSU. **Standart Bulletin**, London, Offshore Spec. Ed., p. 12-14, Oct. 2012. Disponível em: <

club.com/media/23700/StandardBulletinSpecialEditionOffshore-October2012.pdf>. Acesso em: 17 abr. 2017.

NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Montego Bay, 1982. Disponível em: <<http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Table/Convenção-das-Nações-Unidas-sobre-o-Direito-do-Mar-1982>>. Acesso em: 13 out. 2016.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. **Curso de direito marítimo: teoria geral**. 4. ed. Barueri: Manole, 2013. v. 1.

_____. Direito marítimo internacional: da responsabilidade internacional pelos danos causados ao meio ambiente marinho. **Verba Juris**, João Pessoa, ano 7, n. 7, p. 257-288, jan./dez. 2008. Disponível em:

<<http://periodicos.ufpb.br/index.php/vj/article/view/14890/8449>>. Acesso em: 12 abr. 2017.

_____. Desenvolvimento sustentável e transportes marítimos. **Verba Juris**, João Pessoa, ano 6, n. 6, p. 249-268, jan./dez. 2007a. Disponível em:

<<http://periodicos.ufpb.br/index.php/vj/article/view/14867/8422>>. Acesso em: 12 abr. 2017.

_____. Segurança marítima vis-à-vis desenvolvimento sustentável. **Revista CEJ**, Brasília, DF, ano 11, n. 37, p. 103-107, abr./jun. 2007b.

OECD; IEA. **Key world energy statistics**. Paris, 2016. Disponível em:

<<http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/KeyWorld2016.pdf>>. Acesso em: 12 abr. 2017.

PAIM, Maria Augusta. **O petróleo no mar: o regime das plataformas marítimas petrolíferas no direito internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 2011.

RAO, Pemmaraju Sreenivasa. **Third report on international liability for injurious consequences arising out of acts not prohibited by international law (prevention of transboundary damage from hazardous activities)**. Geneva, june 2000. p. 121. Disponível em: <http://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_510.pdf>. Acesso em: 3 maio 2016.

RODRIGUES, André Mondaine. Do transporte marítimo de hidrocarbonetos: uma análise do regime da convenção internacional sobre responsabilidade civil pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos. **Revista do Instituto do Direito Brasileiro**, Lisboa, ano 3, n. 2, p. 1309-1381, 2014. Disponível em:

<www.cidp.pt/publicacoes/revistas/ridb/2014/02/2014_02_01309_01381.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2015.

SHAW, Malcolm N. **International law**. 7th. ed. Cambridge (UK): Cambridge University Press, 2014.

SOARES, Guido Fernando Silva. **A proteção do meio ambiente**. Barueri: Manole, 2003.

_____. **Direito internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidades**. 2. ed. São Paulo: Atlas. 2003.

TANKERS INTERNATIONAL. **Education section:** trading: main trade lanes. London, 2011. Disponível em: <http://www.tankersinternational.com/trade_lanes.php>. Acesso em: 21 maio 2016.

UNICAMP. Divisão de Engenharia de Petróleo. **O que é petróleo?** Campinas, [20--]. Disponível em: <<http://www.dep.fem.unicamp.br/?q=pt-br/oqueepetroleo>>. Acesso em: 27 abr. 2016.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Liability and compensation for ship-source oil pollution:** an overview of the international legal framework for oil pollution damage from tankers. New York: United Nations, 2012. (Studies in transport law and policy, n. 1). Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl/tlb20114_en.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2017.

U.S. ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION. Geography: International: International energy information, including overviews, rankings, data and analyses. Disponível em: <<https://www.eia.gov/beta/international/>>. Acesso em: 25 jun. 2015.

VARELLA, Marcelo Dias. A crescente complexidade do sistema jurídico internacional. **Revista de Informação Legislativa**, Brasília, DF, v. 42, n. 167, p. 135-170, jul./set. 2005. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/761/R167-10.pdf?sequence=4>>. Acesso em: 22 abr. 2015.

WENE, Justine. **The development of international conventions relating to marine pollution:** an appraisal using the TASCOI method of organizational practice in reference to Torrey Canyon. Lund, Sweden: University of Lund/ Faculty of Law, 2002. Disponível em: <<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=1562944&fileId=1566125>>. Acesso em: 25 jun. 2015.

ZHU, Ling. **Compulsory Insurance and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage.** Germany: Springer Publisher : International Max Planck Research School for Maritime Affairs at the University of Hamburg, 2007. v. 5.