

**FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

INGRID VALENÇA DE MELO DUARTE

**A RESPONSABILIZAÇÃO E A COMPENSAÇÃO DE DANOS PELO AGENTE
POLUIDOR NOS ACIDENTES DE DERRAMAMENTO DE PETRÓLEO NO MEIO
AMBIENTE MARINHO À LUZ DO DIREITO INTERNACIONAL: UMA ANÁLISE DO
CASO DO NAVIO PRESTIGE**

**Recife
2023**

INGRID VALENÇA DE MELO DUARTE

**A RESPONSABILIZAÇÃO E A COMPENSAÇÃO DE DANOS PELO AGENTE
POLUIDOR NOS ACIDENTES DE DERRAMAMENTO DE PETRÓLEO NO MEIO
AMBIENTE MARINHO À LUZ DO DIREITO INTERNACIONAL: UMA ANÁLISE DO
CASO DO NAVIO PRESTIGE**

Trabalho de conclusão de curso como exigência parcial para graduação no curso de Relações Internacionais, sob orientação da Professora Artemis Cardoso Holmes

**Recife
2023**

Catálogo na fonte
Bibliotecário Ricardo Luiz Lopes CRB-4/2116

D812r Duarte, Ingrid Valença de Melo.
A responsabilização e a compensação de danos pelo agente poluidor nos acidentes de derramamento de petróleo no meio ambiente marinho à luz do Direito Internacional: uma análise do Caso do Navio Prestige / Ingrid Valença de Melo Duarte. – Recife, 2023.
28 f.

Orientador: Prof.^a Ms. Artemis Cardoso Holmes.
Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia – Relações Internacionais) – Faculdade Damas da Instrução Cristã, 2023.
Inclui bibliografia.

1. Transporte marítimo. 2. Meio ambiente. 3. Acidente. 4. Petróleo. 5. Direito Internacional. I. Holmes, Artemis Cardoso. II. Faculdade Damas da Instrução Cristã. III. Título.

327 CDU (22. ed.)

FADIC (2023.2-008)

INGRID VALENÇA DE MELO DUARTE

**A RESPONSABILIZAÇÃO E A COMPENSAÇÃO DE DANOS PELO AGENTE POLUIDOR
NOS ACIDENTES DE DERRAMAMENTO DE PETRÓLEO NO MEIO AMBIENTE
MARINHO À LUZ DO DIREITO INTERNACIONAL: UMA ANÁLISE DO CASO DO NAVIO
PRESTIGE**

Trabalho de conclusão de curso como exigência parcial para graduação no curso de Relações Internacionais, sob orientação da Professora Artemis Cardoso Holmes

BANCA EXAMINADORA

Avaliador Externo,

Avaliadora externa,

Orientadora, Artemis Cardoso Holmes

RESUMO

No contexto da globalização, o aumento significativo do transporte de cargas pelo modal marítimo tem consequências ambientais impactantes. Entre os acidentes que ocorrem nesse cenário, o derramamento de petróleo ocupa uma posição de destaque, devido à sua alta frequência e aos efeitos adversos que causa. Nesse contexto, pode-se dizer que o transporte de petróleo, relevante atividade para a economia internacional, carrega consigo um grande potencial danoso. Assim, o Direito Internacional atua historicamente no sentido de fornecer respostas a esses incidentes, através da previsão normativa da responsabilização e compensação de danos. Nesse ínterim, este artigo científico tem como objetivo explorar tal questão, analisando os institutos da responsabilidade e da reparação de dano pelos agentes poluidores do meio ambiente marinho, consoante as convenções internacionais atinentes à matéria, e à luz de um dos maiores desastres ambientais resultantes de derramamento de petróleo: o caso do navio *Prestige*. Esse incidente icônico desencadeou uma série de discussões no campo do Direito Internacional, promovendo reflexões e reformulações nessa área de estudo que envolve a intersecção entre o direito e o comércio internacionais.

Palavras-chave: transporte marítimo; meio ambiente; acidente; petróleo; direito internacional.

ABSTRACT

In the context of globalization, the significant increase in cargo transport by maritime mode has impactful consequences on the environment. Among the accidents that occur in this scenario, the oil spill occupies a prominent position, due to its high frequency and the adverse effects it causes. Oil transport is a relevant activity for the international economy, but it also carries with it the potential for significant environmental damage. In this regard, International Law historically came to provide responses to these incidents, through the normative provision of liability and compensation for damages. In the meantime, this scientific article aims to explore this issue, analyzing the institute of responsibility and repair of damage by polluting agents in the marine environment, according to the international conventions related to the matter, in the light of one of the biggest environmental disasters resulting from spillage of oil: the case of the Prestige ship. This iconic incident triggered a series of questions in the field of international law, promoting reflections and reformulations in this area of study, which involves the intersection between law and international trade.

Keywords: maritime transport; environment; accident; petroleum; international law.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	6
2	O DIREITO INTERNACIONAL E A POLUIÇÃO AQUAVIÁRIA.....	8
3	A RESPONSABILIZAÇÃO DO AGENTE POLUIDOR E A COMPENSAÇÃO DE DANO CONSOANTE AS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS	13
4	O CASO DO NAVIO PETROLEIRO <i>PRESTIGE</i> E O DIREITO INTERNACIONAL	19
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	23
	REFERÊNCIAS	26

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho de conclusão de curso pretende — no formato de um artigo científico — analisar de que forma o Direito Internacional Marítimo Ambiental prevê a responsabilização e a compensação de danos pelo agente poluidor nos acidentes causados por derramamento de petróleo no meio ambiente marinho.

Inicialmente, é imprescindível destacar que, de acordo com dados fornecidos pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), o transporte marítimo corresponde a cerca de 80% do comércio internacional. Com a globalização e o aumento do número de importações e exportações, o modal marítimo se tornou fundamental para atender à crescente demanda. No entanto, esse crescimento também é responsável por um aumento dos impactos ambientais, uma vez que podem ocorrer acidentes tanto durante o manuseio inadequado da carga quanto no transporte de petróleo.

O petróleo é uma matéria prima que ocupa bastante relevância na economia internacional. No entanto, acidentes envolvendo este combustível fóssil, sobretudo seu derramamento, representam uma das maiores ameaças à biodiversidade e aos ecossistemas costeiros. Os danos causados por tais eventos são devastadores e duradouros, exigindo uma abordagem eficaz em termos de responsabilização e compensação pelos agentes poluidores. Nesse contexto, o Direito Internacional desempenha um papel importante na definição de diretrizes e de medidas para enfrentar esses desafios.

Diante disso, faz-se necessário, logo na primeira seção, abordar a problemática em relação à poluição aquaviária e ao dano ambiental oriundo de embarcações marítimas, com foco no transporte de petróleo, estabelecendo a interlocução entre: o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e o interesse político-econômico de exploração desse recurso. Para isso, a metodologia utilizada foi a pesquisa bibliográfica, conduzida com base em livros, artigos científicos e documentos internacionais pertinentes e relevantes acerca do assunto.

Após a investigação do tema, buscou-se aprofundar a compreensão sobre como o Direito Internacional, ao longo da história, desenvolveu respostas concernentes à responsabilização e à compensação dos danos pelos agentes poluidores, bem como aos acidentes ambientais causados pelo derramamento de

petróleo no mar. Com esse intuito, abordou-se a construção histórico-normativa das Convenções que tutelam a problemática abordada, as quais são: Convenção sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados pela Poluição por Óleo, firmada em Bruxelas em 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.

Para satisfação do tópico anterior, foi feita uma análise direta das convenções internacionais, bem como pesquisa bibliográfica de autores que abordassem os institutos da responsabilização e compensação de danos ambientais de maneira crítica.

Por fim, com o objetivo de demonstrar a relevância dos institutos estudados no âmbito do Direito Internacional Marítimo Ambiental, optou-se por realizar, no terceiro capítulo, a análise de um caso emblemático: o caso do navio *Prestige* — incidente amplamente reconhecido como um dos maiores derramamentos de petróleo da história, o qual apresentou inúmeros desafios ao Direito Internacional. Esse caso destacou a necessidade de uma abordagem abrangente para lidar com acidentes dessa natureza, trazendo à tona discussões acerca da responsabilização e da compensação pelos danos causados.

Através desse estudo de caso, foi possível analisar de forma concreta os desafios enfrentados no contexto do Direito Internacional Marítimo Ambiental e exemplificar a aplicação dos institutos estudados. A combinação dessas abordagens metodológicas proporcionou uma análise abrangente sobre o tema em tela.

2 O DIREITO INTERNACIONAL E A POLUIÇÃO AQUAVIÁRIA

A utilização do mar como recurso em proveito dos Estados e indústrias remonta à antiguidade, tanto por ser instrumento possibilitador do transporte de mercadorias entre os países, quanto por ser fonte de alimentos, riquezas e matérias primas. No entanto, essa crescente exploração do ambiente marinho, entre outras consequências ambivalentes, acarreta a poluição das águas, das costas e dos fundos marinhos pelas mais variadas fontes - operação de transporte, despejo de substâncias na água marinha e atividades em terra que repercutem no mar (Shaw, 2014).

Em relação à utilização desse recurso, o meio ambiente enfrenta desafios, sobretudo, no que diz respeito à navegação, pois, tem-se que:

O transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio internacional e da economia global. Mais de 80% do volume do comércio internacional de mercadorias é transportado por mar, e a porcentagem é ainda maior para a maioria dos países em desenvolvimento (United Nations Conference on Trade and Development, 2021, tradução nossa).

O modal marítimo é o mais utilizado, porque suporta maior número de cargas, embarca com maior frequência e, ainda, oferece o melhor preço no mercado para transporte de mercadorias. Entretanto, de modo direto, gera muitos impactos ambientais durante as operações cotidianas, bem como em acidentes, sobretudo, em casos de derramamento de óleo e diversas outras substâncias (Sardinha, 2013 *apud* Domingues; Coelho; Silva, 2021, p. 139).

A causa dos maiores impactos se dá justamente pelas operações portuárias que são realizadas de forma inadequada, citando-se como exemplo o resíduo da carga perdida na operação. Podem também ocorrer acidentes com o manuseamento ou transporte de mercadorias. Por isso, existem diversos processos, chamados planos de emergência, que têm como objetivo controlar tais transtornos. Diante desse cenário, é preciso que ambientes portuários se cerquem de boas práticas ambientais, apresentando envolvimento com a sustentabilidade da atividade portuária (Antaq, 2011 *apud* Domingues; Coelho; Silva, 2021, p. 141).

Neste ínterim, é importante pontuar que o Direito Internacional sofre influência direta e indireta da economia internacional, haja vista que direitos como o ao meio ambiente ecologicamente equilibrado conflitam com interesses políticos e econômicos

que visam à exploração dos recursos naturais em favor do comércio Internacional.

Nesse sentido, três segmentos do Direito Internacional estão envolvidos na regulação do uso do mar. São eles: o Direito do Mar, o Direito Marítimo e o Direito Marítimo Ambiental. O Direito do Mar é um ramo do Direito Internacional Público que busca dirimir conflitos entre Estados soberanos e favorecer uma ordem jurídica para os mares e oceanos, facilitando, assim, as comunicações internacionais e a proteção e conservação do ambiente marinho (Bizawu; Campos, 2016).

O Direito Marítimo, por outro lado, é uma área do direito que se concentra nas regras e regulamentos aplicáveis às atividades comerciais e aos assuntos relacionados à navegação, transporte e comércio marítimo. Ele abrange aspectos como contratos de transporte marítimo, seguros marítimos, responsabilidade por danos causados por navios, questões trabalhistas e de segurança marítima, salvamento marítimo, afretamento de embarcações, registro e propriedade de navios, e assim por diante. O Direito Marítimo é, portanto, um campo mais específico e aplicável às relações comerciais e operacionais que envolvem a atividade marítima.

Por fim, há o Direito Marítimo Ambiental, segmento misto, que regula tanto as relações do Direito do Mar, quanto do Direito Marítimo, que se materializa através de uma série de instrumentos legais internacionais, sendo a base desse arcabouço a Convenção de Montego Bay, especialmente considerando o Acordo relativo à Implementação da Parte XI da Convenção (1994), a qual dispõe sobre, por exemplo, a obrigação de zelar pela responsabilização por danos; o uso do mar para fins pacíficos; os direitos e interesses legítimos dos Estados costeiros e a proteção do meio marinho.

Para o presente trabalho, o foco será a regulação de Direito Marítimo Ambiental pertinente à poluição oriunda do transporte marítimo e do comércio internacional, mais especificamente, a exploração e o carregamento de petróleo.

O petróleo é um dos combustíveis de maior interesse do mundo. As principais companhias do setor petrolífero são enfáticas em afirmar que a demanda por petróleo terá seu pico até o ano de 2040, com um mercado bem competitivo, mas suficientes para que as reservas sejam exploradas (Oliveira; Pereira; Medeiros, 2020).

Por desempenhar papel importante na economia internacional, a extração e a comercialização desse combustível impulsionam o crescimento econômico de boa parte dos países ao fornecer combustível para transporte, matéria-prima para

indústrias e fonte de energia para a sociedade. Com isso, devido ao forte interesse comercial no produto, as operações logísticas vêm, cada vez mais, em processo de modernização e complexificação, de maneira a entender os interesses dessa classe que movimenta boa parte da economia mundial, tanto no Ocidente quanto no Oriente.

Porém, o petróleo é uma *commodity* extremamente nociva quando despejada no mar. Os efeitos são incalculáveis e de difícil reparação, gerando prejuízos aos animais, ao meio ambiente e à sociedade como um todo. Um acidente gerado por vazamento de petróleo afeta organismos e os ecossistemas nas atividades costeiras, prejudicando atividades e o cotidiano de uma determinada região, como o turismo nas praias, mergulhos, comunidades de ribeirinhos e pescadores, hotéis, indústrias que utilizam os recursos provenientes do mar e o comércio, gerando crises políticas nas esferas municipal, estadual e federal (Khanna; Barua, 2001). A partir deste entendimento, tem-se que:

A poluição marinha causada pelo derramamento de petróleo ou quaisquer de seus derivados gera, além do impacto ambiental, em todas as esferas (poluição química, térmica, visual, entre outras) um alto custo para todos, por causa da interdição das águas costeiras para a limpeza do ambiente, que no caso de costas com substratos consolidados, torna-se ainda mais dispendiosa, levando mais tempo. Além disso, a pesca, as atividades de lazer e turismo e a balneabilidade das praias também são afetadas negativamente, impedindo o trabalho das famílias que dependem do mar para sobreviver (Correia; Bezerra, 2015, p. 9).

Ademais, é importante compreender que, mundialmente, o transporte de petróleo lança no ambiente cerca de 100.000 toneladas de hidrocarbonetos por ano. Mesmo havendo outras fontes com volumes de lançamento dessas substâncias superiores àqueles registrados pelo transporte marítimo, o volume derramado por essa atividade não é desprezível, uma vez que há o potencial de um grande derramamento (Walker *et al.*, 2003).

Consoante os argumentos anteriores, pode-se dizer que o petróleo causa danos irreparáveis – ou, no mínimo, de difícil reparação – ao meio ambiente marinho, com consequências transfronteiriças, impactando diversos estados, ainda que o acidente ocorra no mar territorial de apenas um. Outrossim, a limpeza do derramamento de petróleo demanda técnicas avançadas de remediação, que ainda não estão disponíveis no âmbito científico e tecnológico e, por isso, são executadas por técnicas de limpeza mais morosas.

A reparação integral do dano ao meio ambiente abrange não apenas o bem ou

recurso ambiental imediatamente atingido, mas, sim, “toda a extensão dos danos produzidos em consequência do fato danoso à qualidade ambiental” (CUSTÓDIO, 1990, p. 26), incluindo: a) os efeitos ecológicos e ambientais da agressão inicial a um determinado bem ambiental que estiverem no mesmo encadeamento causal (como, por exemplo, a destruição de espécimes, *hábitats* e ecossistemas inter-relacionados com o meio imediatamente afetado; a contribuição da degradação causada ao aquecimento global); b) as perdas de qualidade ambiental havidas no interregno entre a ocorrência do dano e a efetiva recomposição do meio degradado; c) os danos ambientais futuros que se apresentarem como certos; d) os danos irreversíveis causados à qualidade ambiental, que de alguma forma devem ser compensados; e) os danos morais coletivos resultantes da agressão a determinado bem ambiental (Mirra, 2004).

Nessa perspectiva, diante do aumento não só da poluição marinha de maneira geral, mas, sobretudo, da poluição causada especificamente pelo petróleo, é notória e urgente a necessidade de haver limitações e regulamentações concernentes à exploração dessa matéria prima, bem como respostas mais efetivas do direito para lidar com a problemática, pois, nas palavras de Paulo Bessa Antunes:

As atividades de exploração e produção de petróleo são intrinsecamente causadoras de impactos ambientais que, no entanto, podem ser diminuídos se as informações técnicas existentes sobre as reservas, o estado do ambiente no qual as atividades são desenvolvidas, forem em nível suficiente qualitativa e quantitativamente para permitir que as atividades se desenvolvam com o menor risco possível (Antunes, 2000 apud D'almeida, p. 30).

Diante desses fatos, a normativa ambiental internacional, desde os anos de 60 e 70 - em que ocorreram os maiores vazamentos de óleo da história mundial, como o acidente com o petroleiro *Atlantic Express* (1979) - cresce no sentido de tutelar o problema. Nesse diapasão, atualmente, danos causados pelos agentes econômicos e comerciais envolvidos na exploração e no transporte dessa *commodity* estão sujeitos às regras estabelecidas nas convenções internacionais.

A convenção mais notada a versar sobre o Direito do Mar é a de Montego Bay, que concedeu ao Direito do Mar um caráter “universal” e contribuiu para a sistematização dos direitos e deveres dos países signatários no espaço marítimo (Martins, 2007). Conhecida como “Constituição do Mar”, toda a geografia marítima está delineada em seu texto, bem como seu uso em relação à navegação, exploração,

proteção, tráfego e demais atividades que utilizam este recurso como instrumento. A existência desse documento, à luz da época, fora bastante polêmica, uma vez que frisou-a questão da proteção ao meio ambiente marinho, aproximando os Direitos Internacional e Ambiental.¹

Porém, como este artigo busca se restringir ao derramamento de petróleo no meio ambiente marítimo internacional, será analisado apenas o instituto da responsabilização consoante os tratados atinentes ao Petróleo em específico. Dado isso, as Convenções em foco são: Convenção sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados pela Poluição por Óleo, firmada em Bruxelas em 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.

Em 1973, tem-se a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), que foi alterada pelo Protocolo de 1978 e que, no seu anexo I, trata das regras para prevenção da poluição por óleo. Porém não será abordada no presente artigo por não tratar especificamente os institutos estudados nos casos de derramamento.

¹ Apesar da Convenção de Montego Bay ser considerada a mais importante, não é a pioneira em relação a proteção ao meio ambiente, sucedendo, por exemplo, a Conferência de Estocolmo de 1972, que originou a Declaração da Conferência de ONU no Ambiente Humano, Estocolmo, 5-16 de junho de 1972.

3 A RESPONSABILIZAÇÃO DO AGENTE POLUIDOR E A COMPENSAÇÃO DE DANO CONSOANTE AS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS

As convenções internacionais do Direito Marítimo Ambiental têm papel central na definição dos parâmetros de responsabilização e compensação de danos causados por navios poluentes, estabelecendo critérios para identificação dos responsáveis pelo derramamento, bem como os limites da indenização e da compensação de danos. No presente capítulo, serão abordadas em específico as convenções atinentes ao petróleo, pelas quais os países signatários são incentivados a implementar as disposições dessas convenções em suas legislações nacionais, a fim de garantir a aplicação adequada e a proteção das vítimas de derramamentos de óleo.

No que se refere à poluição por óleo, tem-se que a primeira convenção internacional foi adotada em 1926 pela Conferência Marítima Internacional, em Washington. Esse documento, no entanto, não foi ratificado. (Anyanova, 2012). Assim, considera-se como pioneira a disciplinar o assunto a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Petróleo, de 1954 das Nações Unidas, adotada em Londres.

À luz da época, essa última inovou ao tipificar como ilícito o derramamento intencional de óleo e misturas oleosas por embarcações, bem como ao relacionar o uso de óleo e a preservação do meio ambiente. Entretanto, deixou lacunas, pois não previa a responsabilização do poluidor e questões adjacentes.

Contudo, uma característica marcante do direito internacional marítimo ambiental é: sua produção jurídico-normativa surgiu como resposta a grandes acidentes poluentes, que deixavam à tona a fragilidade da legislação até então vigente. Nesse diapasão, tem-se que foi o acidente “Torrey Canyon” - causado por erro humano - que demonstrou que não havia meios acordados internacionalmente para responder a acidentes com implicações ambientais. Além disso, regulamentação das indenizações a serem pagas também não existia no plano internacional (Özçayir, 2004).

Nesse contexto, a Organização Marítima Internacional estabeleceu um Comitê Jurídico para lidar com as deficiências no sistema internacional de avaliação de responsabilidade e compensação por danos causados em razão do derramamento de

óleo. Estabeleceu, ainda, um novo subcomitê do Comitê de Segurança Marítima (MSC), objetivando solucionar questões ambientais (Özçayir, 2004).

À época, em decorrência da preocupação internacional com os impactos do derramamento de petróleo, foram adotadas duas convenções: Convenção sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados pela Poluição por Óleo, firmada em Bruxelas em 1969 e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973.

No que tange à responsabilização do poluidor, a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados pela Poluição por Óleo (1969), firmada em Bruxelas em 1969,² em seu artigo terceiro, prevê que:

[...] o proprietário do navio no momento do incidente, ou se o incidente consiste de sucessão de fatos, no momento do primeiro fato, será responsável por qualquer dano por poluição causado por óleo que tenha sido derramado descarregado de seu navio como resultado do incidente (Organização Marítima internacional, 1969).

Isto posto, a Convenção responsabiliza objetivamente o proprietário do navio pelos danos causados pela poluição da descarga do navio. Ou seja, o proprietário³ é responsável, mesmo que na ausência de culpa, por qualquer dano causado pela poluição gerada pelo petróleo. No entanto, ele pode normalmente limitar a sua responsabilidade financeira até um montante estabelecido de acordo com a arqueação do navio – montante esse que é garantido pela sua responsabilidade seguradora. O seguro de responsabilidade civil é, importa destacar, obrigatório (Anyanova, 2012).

Entretanto, apesar da CLC/69 prever a responsabilidade objetiva, ela também traz excludentes de responsabilização, elencadas no artigo terceiro, 2. a, b e c, da seguinte forma:

2. O proprietário não será o responsável por dano de poluição se provar que o dano:
- a) resultou de um **ato de guerra, de hostilidade, de uma guerra civil, de uma insurreição ou de um fenômeno natural de caráter excepcional inevitável e irresistível**, ou
 - b) resultou totalmente de um **ato ou omissão praticado por um terceiro**

² Para o presente trabalho, é mister compreender que cada convenção se refere a tipos específicos de óleos, sendo algumas mais abrangentes que outras.

³ O proprietário do navio é o detentor legal da embarcação, o armador é responsável pela operação e gestão do navio, enquanto o comandante é o oficial responsável pelo comando e segurança do navio durante a viagem.

com intenção de produzir danos, ou

c) resultou integralmente de negligência ou de ato prejudicial de um governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de faróis de outros auxílios à navegação, no exercício dessa função (Organização Marítima internacional, 1969, grifo nosso).

Por fim, é também mencionado no artigo terceiro, 5, o direito de regresso do proprietário contra terceiros. Nesse quesito, é importante destacar a questão da responsabilidade objetiva e subjetiva. Na responsabilidade objetiva, responde-se independentemente de culpa. Neste caso, o proprietário do navio responderia independentemente de ter sido culpado por aquele acidente, pois estava na função de fazê-lo com hesito. Já na responsabilidade subjetiva, analisa-se a culpa, e é neste íterim que cabe o regresso, pois, ainda que o proprietário responda objetivamente, poderia entrar com ação de regresso contra terceiros para responsabilizá-los.

Porém, um ponto que ensejou críticas a respeito da convenção supramencionada de 1969, foi o fato de ela não ser satisfatória no que se refere a acidentes em larga escala. Ainda, o fato de o teto monetário de compensação de danos ser insuficiente, como se pode depreender a partir da análise do artigo V, segundo o qual:

1. O proprietário de um navio tem o direito de limitar sua responsabilidade, nos termos da presente convenção em relação a um acidente, a um montante total de 2. 000 francos por tonelada da tonelagem do navio. Todavia esse montante total em nenhum caso poderá exceder a **210 milhões de francos**. No caso de um navio cuja tonelagem não possa ser medida pelas regras normais, **deverá ela ser considerada como sendo 40% do peso em toneladas de 2.240 libras de óleo que o navio for capaz de transportar** (Organização Marítima internacional, 1969, grifo nosso).

Destarte, após longos períodos de discussões e, sendo a CLC/69 insuficiente devido às demandas que vinham surgindo no âmbito do Direito Internacional, a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1992 é estabelecida com intenção de suprir as lacunas.⁴ Porém, a referida convenção, igualmente, acabou por reforçar a responsabilidade objetiva do proprietário do navio, ao preceituar em seu preâmbulo que:

RECONHECENDO a importância de estabelecer uma **responsabilidade objetiva** para todos os tipos de poluição por óleo, que esteja vinculada a

⁴ A Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1992 (Convenção de OPA 90) refere-se a danos causados por poluição por hidrocarbonetos, que inclui diferentes tipos de óleo - como óleo bruto, óleo combustível, óleos lubrificantes e outros hidrocarbonetos. Aplica-se a derramamentos decorrentes de navios, instalações offshore, plataformas de petróleo, terminais de armazenamento e dutos.

uma limitação adequada do nível de tal responsabilidade (Organização Marítima internacional, 1992, grifo nosso).

Nesse mesmo sentido, em seu artigo terceiro, cujo título é “a responsabilidade do armador”, a convenção citada estipula que:

Com exceção do disposto nos parágrafos 3 e 4, o armador, no momento do incidente, será responsável pelo dano por poluição causado por qualquer óleo do próprio navio, a bordo ou que se origine no navio, considerando-se que, se um incidente consiste em uma série de ocorrências com a mesma origem, **a responsabilidade caberá ao proprietário do navio no momento em que se produza a primeira de tais ocorrências** (Organização Marítima internacional, 1992, grifo nosso).

Portanto, consoante a Convenção de 1992, somente o proprietário do navio e/ou seu segurador podem ser processados, apesar da Convenção de 1969 haver previsto a possibilidade de regresso. As excludentes de responsabilização se davam da mesma forma da CLC/69. Porém, na realidade, o que acontecia era que, muitas vezes, o proprietário não conseguia arcar integralmente com os custos da indenização.

Diante desta problemática, foi criado o Fundo para Compensação de Danos Causados por Poluição de Petróleo, em 1992,⁵ com o fito de suprir as despesas caso não tivessem sido cobertas pelo proprietário. Assim, as vítimas não indenizadas (ou parcialmente indenizadas), sob o regime da convenção de responsabilidade de 1969, estariam amparadas pelo fundo – isso, destaca-se, apenas na hipótese de não cobertura pela convenção anterior (SILVA, 2017).

O Fundo fornece um mecanismo adicional de compensação financeira para as vítimas dos danos causados pelo derramamento, com fito de garantir a indenização adequada. Neste diapasão, o limite da 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

⁵ O Fundo Internacional de Indenização de Danos por Poluição por Hidrocarbonetos (FIPOL), criado pela Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1992 (Convenção de OPA 90), é financiado por contribuições dos proprietários de navios petroleiros. Os proprietários de navios petroleiros são obrigados a pagar uma contribuição financeira ao FIPOL, que é calculada com base na quantidade de óleo transportada pelos navios. Essas contribuições são coletadas pelo Estado de bandeira dos navios e, posteriormente, repassadas ao FIPOL. Além das contribuições dos proprietários de navios, o FIPOL também pode receber fundos de outras fontes, como juros de investimentos e outros recursos financeiros relacionados ao seu funcionamento.

SDR, podendo aumentar para 300.740.000 SDR nas circunstâncias nas quais o incidente ocorrer durante o período em que três estados-parte, contribuintes do Fundo de 1992, tenham combinado para o recebimento de mais de 600 milhões de toneladas de petróleo (International oil Pollution Compensation Funds, 2018).

Para ter direito à reparação, o dano deve resultar da poluição e causar quantificável perda. Além disso, o reclamante deve comprovar o valor de sua perda ou dano, apresentando registros contábeis ou outras evidências apropriadas. Pode ser requerida indenização para operações de limpeza, restituição de perdas econômicas de pescadores ou pessoas envolvidas na maricultura e no turismo (ITOPF, 2023).

Porém, tais montantes se mostraram insuficientes para a compensação efetiva dos danos. Neste sentido, pode-se citar dois acidentes causados por derramamento de petróleo: o caso Erika e o Caso *Prestige*. Em 12 de dezembro de 1999, o petroleiro “Erika” partiu da costa da Bretanha, França e 14 000 toneladas de petróleo foram derramadas, danificando 400 km da costa atlântica. O incidente “Erika” acelerou as emendas à MARPOL, adotadas em abril de 2001, sobre a eliminação dos petroleiros de casco simples até 2010. Em seguida, O incidente com o petroleiro *Prestige*, em novembro de 2002, na costa da Espanha, no qual o navio se partiu em dois, foi seguido pela colisão do petroleiro turco “VICKY” com um navio naufragado na costa da França e o derramamento de 70.000 toneladas de querosene inflamável (Anyanova, 2012).

O acidente com o petroleiro *Prestige* trouxe à tona, mais uma vez, a necessidade de regras mais rígidas para o transporte marítimo de produtos perigosos (JURAS, 2002). Com isso, foi criado o Protocolo para Fundo Suplementar de 2003, visto que o fundo anterior mostrava-se insuficiente para a reparação dos danos, gerando a necessidade de aumento do montante pago.

Dessa maneira, a indenização dada pelo fundo de 2003 seria cabível nas hipóteses de insuficiência na aplicação da CLC/69, e o Fundo de 1992, nos acidentes ocorridos após a sua entrada em vigor.⁶

⁶ O Protocolo de 2003 ao Fundo Internacional de Indenização de Danos por Poluição por Hidrocarbonetos (FIPOL) aumentou o limite de compensação previsto na do por contribuições adicionais dos proprietários de navios petroleiros. Esse protocolo complementa a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1992, e é financiado pelos proprietários dos navios petroleiros.

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 relativos a cada incidente).⁷ Todavia, esse fundo ainda não foi utilizado.

Por fim, tem-se que a produção jurídico-normativa internacional de proteção a acidentes petrolíferos evoluiu no compasso dos grandes acidentes ambientais causados pelo derramamento desta *commodity*.

O instituto da responsabilização é previsto de forma objetiva consoante a CLC/69 e a CLC/92, que preveem a responsabilização dos proprietários do navio, com previsão, ainda, de afastamento em casos específicos. Em relação ao Fundo de 1992 e ao Fundo de 2003, há muitas críticas a serem tecidas que serão abordadas no capítulo posterior, consoante o caso concreto.

⁷ SDR = Special Drawing Right. Em 09 de janeiro de 2017 1 SDR = \$ 1,343990 ou R\$ 4,307620.

4 O CASO DO NAVIO PETROLEIRO *PRESTIGE* E O DIREITO INTERNACIONAL

Na presente subseção, optou-se por fazer uma análise de caso, a fim de examinar a aplicabilidade das convenções mencionadas no tópico anterior, no que se refere à responsabilização do agente poluidor e a compensação de danos no caso do acidente ambiental causado por derramamento de petróleo do navio *Prestige*.

Em 13 de novembro de 2002, o petroleiro registrado nas Bahamas, *Prestige* (42.820 GT), transportando 76.972 toneladas de combustível, começou a listar e vaziar óleo a cerca de 30 quilômetros do Cabo Finisterra, Galiza, na Espanha. Em 19 de novembro, enquanto era rebocado para longe da costa, o navio partiu-se em dois e afundou a cerca de 260 quilômetros a oeste de Vigo, na Espanha. O arco afundou a uma profundidade de 3.500 metros e a popa seção, a uma profundidade de 3.830 metros. A separação e naufrágio liberaram cerca de 63.200 toneladas de carga. Nas semanas seguintes, o óleo continuou a vaziar do naufrágio a uma taxa decrescente. Posteriormente, estimou-se que cerca de 13.700 toneladas de carga permaneceram no naufrágio.⁸

O navio sofrera uma avaria estrutural em meio a uma tempestade, resultando em vazamentos de óleo, causando um desastre ambiental significativo e impactando diretamente os animais marinhos, a pesca, o ecossistema costeiro e o turismo da região.

O incidente foi julgado em várias ações ao longo dos anos. Em 2004, a justiça espanhola apresentou acusações contra o capitão do navio, o chefe de engenharia e o chefe de máquinas. O julgamento ocorreu apenas em 2013 e resultou na condenação do capitão do navio, que foi julgado negligente e, então, considerado culpado por crimes ambientais.

Ao longo dos anos, ações civis foram movidas por governos locais, organizações ambientais e pessoas físicas, com o fito de obter indenizações pelos danos sofridos. Pode-se dizer, então, que o processo foi complexo e multilateral. Não se pode afirmar, no entanto, se houve um julgamento efetivo ou inefetivo, pois o processo foi objeto de mais de uma ação, visando obter compensações para diferentes questões.

⁸ Information as presented at the October 2022 session of the 1992 Fund Executive Committee.

Neste íterim, tem-se que o acidente envolveu muitas variáveis para o Direito Internacional, dentre elas: o envolvimento de muitos países – inclusive, de não-membros das convenções –; a complexidade em relação à culpabilidade; a insuficiência do teto indenizatório previsto nas convenções e a cooperação internacional dos Estados interessados.

Alguns outros pontos merecem atenção em relação a este caso: o navio era propriedade da Mare Shipping Inc., com sede na Libéria, e foi fretado pela Crown Resources, empresa de Gibraltar, propriedade do consórcio russo Alfa Group, dirigido por Kuzmichev. Os países com áreas mais afetadas foram: Portugal, Espanha e França, mais especificamente estes dois últimos, sendo todos membros da CLC/92. Por fim, a seguradora contratada era uma empresa britânica, a London P&I Club, cujo contrato previa a responsabilidade por riscos de poluição.

À luz dessas exposições, vê-se que há mais de uma parte envolvida na catástrofe, e, conseqüentemente, um desafio para a convenção que prevê a responsabilização na modalidade objetiva. Primeiramente, importa observar que a CLC/92 estabelece a obrigação dos Estados de bandeira garantirem que os navios cumpram as disposições da convenção, incluindo a exigência de seguro ou outra forma de garantia financeira.

Assim, considerando que os Estados envolvidos eram parte da CLC/92, no artigo 3.1 prevê-se que a responsabilidade é exclusiva do armador, concentrando-a neste. Para identifica-la, deverá ser observada a bandeira do navio, sem prejuízo de reclamação contra o proprietário da companhia de navegação.

A aplicação da responsabilidade objetiva no julgamento do caso concreto, foi, portanto, insuficiente, ensejando a necessidade de complementação pelas legislações internas dos estados. É relevante destacar, assim, que dada a extensão e complexidade dos danos, atribuir a responsabilidade apenas ao proprietário do navio torna o julgamento desproporcional e omissivo em relação a outras formas de atribuição de responsabilidade.

Muitos podem ser os fatores responsáveis por acidentes, que podem ser causados pelo comandante (como foi o caso, que, inclusive, resultou em responsabilização penal), por problemas de manutenção ou regularidade do navio (objeto de investigação no curso do processo). Dessa forma, estabelecer uma única fonte de responsabilidade enquanto, para ser embarcado, um navio, sabe-se, passa

por diversas etapas – sendo, inclusive, quem o manuseia não o mesmo responsável por essas outras etapas – torna a responsabilidade objetiva um instituto simplório para lidar com problemas multifatoriais e de múltipla responsabilidade.

Assim, pode-se concluir que, no caso em comento, a responsabilização prevista nas Convenções, apesar de extremamente relevante para o julgamento, mostrou-se um desafio no caso concreto.

Acerca do segundo ponto - a compensação financeira dos danos -, a CLC/92 prevê que o proprietário de um navio terá o direito de limitar sua responsabilidade sob esta convenção em relação a qualquer outro incidente. Isso a um valor total calculado de 4.510.000 unidades de conta para navios de arqueação não superior a 5.000 unidades (artigo 5, a); e, para navios com arqueação superior, por cada unidade de arqueação adicional, 631 unidades de conta, além do valor mencionado na alínea a (artigo 5, b). Os limites são definidos com base na tonelagem do navio envolvido no derramamento de óleo e podem variar de acordo com a localização geográfica do incidente.

Dessa forma, o proprietário limitaria sua responsabilidade e, caso não conseguisse arcar com todo o montante, o Fundo se responsabilizaria pelo restante, haja vista a Convenção prever a possibilidade de reivindicações suplementares por danos que excedam o limite previsto. A taxatividade do documento foi um desafio no julgamento do caso. Como mencionado ao longo do artigo, o dano ambiental é transfronteiriço e de difícil reparação. Além disso, o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, enquanto um direito humano difuso, é, em sua natureza, imprecificável. Nesse sentido, atribuir um teto indenizatório evitaria a determinação de prestações desproporcionais e abusivas aos responsáveis. Porém, em relação ao dano ambiental em si, pode-se dizer que o Direito Internacional deixa a desejar.

No caso do acidente de 2002, os limites previstos na CLC/92 foram insuficientes para cobrir os gastos e reparar os danos em suas reais extensões, tendo que ter sido acionado o Fundo. A insuficiência foi judicialmente demonstrada a ponto de ter ensejado a criação do Fundo de 2003, que previu um aumento no montante destinado ao pagamento para compensação dos danos.

No curso do processo, os requerentes exigiram a condenação dos arguidos e uma ordem de prisão civil - com base no direito espanhol -, bem como a compensação de responsabilidade do comandante, da Mare Shipping Inc (o armador), da London

Steamship Owners, da Associação Mútua de Seguros (Clube P&I) e do Fundo.

À luz de tais perspectivas, pode-se dizer que o julgamento do acidente do navio *Prestige* logrou desafios para o Direito Internacional, especialmente no que tange ao teto indenizatório de compensação de danos e às formas de responsabilização - que estavam previstas apenas na modalidade objetiva.

Por fim, o incidente também elevou a importância da cooperação internacional, tanto nas questões do devido processo legal, quanto na mitigação dos danos de desastres ambientais e sua característica transfronteiriça.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O regime de proteção ambiental que tutela os desastres causados por acidentes de petróleo foi bem aceito e amplamente adotado pela comunidade internacional. O impacto simbólico das convenções mencionadas ao longo do artigo é relevante, especialmente, no que se refere ao cuidado preventivo implementado pelas empresas petrolíferas em termos de segurança dos navios, do transporte e armazenamento da *commodity* e de instalações *offshore*.

Assim, pode-se concluir que os números refletem a diminuição dos acidentes ao longo dos anos, o que mostra a eficiência das CLC/69 e CLC/92 em termos da inibição do descuido no manuseio e no transporte de petróleo por navios. Entretanto, no que se refere não ao impacto simbólico, mas, de fato, à aplicação dos dispositivos dos documentos nos casos concretos, ainda enfrentam-se desafios. São eles: o fato de que os danos ambientais são transfronteiriços e de que não há mecanismos suficientes de cooperação técnica entre as partes envolvidas; o limite financeiro a ser pago de indenização; a insuficiência da responsabilidade objetiva e a necessidade de maior consciência ambiental.

Primeiramente, em relação ao dano transfronteiriço, tanto a CLC/69 quanto a CLC/92 somente se aplicam nos Estados delas signatários. Em outras palavras, se o acidente atingir o mar territorial de um país não signatário, os dispositivos da convenção não são aplicáveis. Isso vai de encontro às definições trazidas pela Convenção de Montego Bay - a qual frisa que o mar tem caráter universal -, cooperando, assim, com a ausência de responsabilidade de um Estado não membro que cause dano em um Estado membro.

Ademais, a apuração de responsabilidade, ainda mais em acidentes que afetam mais de um local, é morosa e o meio ambiente e a população costeira atingida precisam de reparação rápida, pela própria natureza e extensão do dano. Este fator muitas vezes leva a sociedade civil a agir para dirimir os efeitos, como foi no caso do derramamento de petróleo na costa do Nordeste, em que a população se articulou para retirar o óleo da praia.

Em relação a forma de atribuição de responsabilidade, as convenções se mostram insuficientes nos casos concretos, sendo relativizadas em relação a dispositivos de direito interno. Os acidentes causados por derramamento de petróleo

podem ser ocasionados por mais de um fator e por mais de uma pessoa, com diferentes graus de responsabilidade – sendo, a objetiva, insuficiente para lidar com essa questão.

A CLC/92 mais atualizada não prevê mecanismos de resposta, responsabilizando apenas o proprietário do navio ou o agente causador direto do dano, se comprovada culpa ou negligência.

Outra questão que impacta diretamente na atuação das Convenções é a limitação financeira referente à reparabilidade de um dano que, em sua natureza, é indisponível e de difícil quantificação. O caso estudado elucida essa problemática, uma vez que o teto indenizatório - previsto tanto na CLC/92 quanto no Fundo - se mostrara insuficiente para uma efetiva reparação dos danos.

Neste diapasão, a-fragilidade do Direito Internacional se torna uma questão. Alguns países, como os Estados Unidos da América, não são membros pela justificativa de que o ônus concebido pela CLC/69 e os fundos de 1992 e 2003 seriam maiores do que o ônus fixado pelas legislações internas. Isso reflete um problema de natureza político-econômica, na medida em que visa-se livrar membros da indústria petroleira do pagamento de grandes indenizações.

Os limites de compensação a um dano imprecificável ressaltam a complexidade de mensurar plenamente o valor dos ecossistemas marinhos e os serviços que eles fornecem. Essa incerteza não deve ser usada como fator para subestimar ou negligenciar a necessidade de proteção, mas sim como um incentivo para adotar uma abordagem precaucionária, em que a preservação do meio ambiente seja priorizada em detrimento do interesse político-econômico de exploração do recurso.

A verdadeira responsabilidade vai além do cumprimento de regulamentações e requer uma consciência profunda dos riscos associados à exploração marítima. Somente quando os interesses econômicos forem subordinados à preservação ambiental é que poderemos verdadeiramente alcançar uma proteção eficaz.

Pode-se concluir, portanto, que as problemáticas apresentadas evidenciam a necessidade de aprimoramento e atualização das convenções, sobretudo no que se refere à previsão de um mecanismo de responsabilização mais abrangente, bem como de previsões mais eficientes a respeito da cooperação dos Estados para compensação dos danos.

Entretanto, esforços contínuos estão sendo realizados no sentido de fortalecer

os regimes de responsabilidade por danos causados, com fito de revisar e aprimorar o debate acerca dos déficits mencionados ao longo desse artigo.

REFERÊNCIAS

ANYANOVA, Ekaterina. Oil Pollution and International Marine Environmental Law. In CURKOVIC, Sime. (org.). **Sustainable Development** – Authorative and Leading Edge Content for Environmental Managment. Intechopen, 2012. Disponível em: <https://www.intechopen.com/chapters/38092>. Acesso em: 26 abr. 2023.

BIZAWU, Sebastien Kiwonghi; CAMPOS, Denise Sousa. O Direito do Mar e sua efetivação no âmbito internacional: uma análise sobre a responsabilidade por danos causados no ambiente marinho. **Revista de Direito Ambiental e Socioambientalismo**, Brasília, v. 2, n. 1, p. 254-275, jan/jun 2016. Disponível em: <https://www.indexlaw.org/index.php/Socioambientalismo/article/view/1066/1062>. Acesso em: 28 abr. 2023.

CHEDID, Thaiz da Silva Vescovi; SANTOS, Edmilson Moutinho. Aspectos de regulação internacional do petróleo: o caso do Brasil. **Estudos Avançados**, [S. L.], v. 33, n. 95, p. 113-132, 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ea/a/LGR594ztyGJZVJLWzWqSy8S/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 02 mar. 2023.

CORREIA, Fernanda Nascimento; BEZERRA, Ivanhoé Soares. A poluição causada por petróleo e suas consequências para o meio marinho. *In*: CONGRESSO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, 1., 2015, Campina Grande; **Anais [...]**. Campina Grande: Conepetro, 2015.

CUSTÓDIO, Helita Barreira. Avaliação de custos ambientais em ações judiciais de lesão ao meio ambiente. **Revista dos Tribunais**, São Paulo, v. 652, n. 652, p. 14-28, 1990.

D'ALMEIDA, Joanna de Arruda Reis. **A responsabilidade civil por danos às águas do mar em razão do derramamento de petróleo**. 2005. 59 f. Monografia (Graduação) – Curso de Direito, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: <https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/10115/10115.PDF>. Acesso em: 20 mar. 2023.

DOMINGUES, Jonatas Alex Gomes; COELHO, Amanda Erica Gonçalves; SILVA, Eliana Josefa da. Impactos ambientais ocasionados pelo modal marítimo. **Processando o Saber**, Praia Grande, v. 13, p. 138-153, jun. 2021.

INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUNDS. **Liability and compensation for oil pollution damage** - Texts of the 1992 Civil Liability Convention, the 1992 Fund Convention and the Supplementary Fund Protocol. 2018. Disponível em: https://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/Text_of_Conventions_e_01.pdf. Acesso em: 12 fev. 2017.

ITOPF. **Site oficial ITOPF**, 2023. Documents & Guides: Compensation for Ship-

source Marine Oil Spills. Disponível em: <https://www.itopf.org/knowledge-resources/documents-guides/compensation/>. Acesso em: 02 jun. 2023.

JURAS, Ilidia da A. G. Martins. **Medidas de prevenção de acidentes com navios petroleiros**. Brasília: Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, 2002. Disponível em: https://www.pick-upau.org.br/mundo/lobo_homem_exxon_valdez/medidas_prevencao_petroleo.pdf. Acesso em: 27 abr. 2023.

KHANNA, R. C.; BARUA, T. K. **Effects of marine oil spills**. *In*: 4th Indian Oil Corp. Ltd. Int. Petrol. Conf. Petrotech, 4th., Nova Deli, Índia, p. 9-12, 2001.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. São Paulo: Manole, 2007.

MIRRA, Álvaro Luiz Valery. **Ação civil pública e a reparação do dano ao meio ambiente**. 2 ed. São Paulo: LEXML, 2004.

OLIVEIRA, Alisson Nascimento; PEREIRA, Wallace Gonçalves; MEDEIROS, Sandro Luis. Análise de acidentes no transporte e transferência do petróleo e derivados em operações ship to ship no Brasil. **Cadernos de Graduação**, Aracaju, v. 6, n. 2, p. 164-184, set. 2020. Disponível em: <https://periodicos.set.edu.br/cadernoexatas/article/view/9618/4191>. Acesso em: 23 fev. 2023.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**, 1982. Disponível em: <http://www.iea.usp.br/noticias/documentos/convencao-onu-mar>. Acesso em: 07 fev. 2023.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL. **Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo**, 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/CCiVil_03/decreto/1970-1979/anexo/Andec79437-77.pdf. Acesso em: 07 fev. 2023.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL. **Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo**, 1992. Disponível em: http://library.arcticportal.org/1617/1/Liability_Convention_1992.pdf. Acesso em: 23 fev. 2023.

ÖZÇAYIR, Oya. **Port State Control**. 2. ed. Nova York: Informa Publishing Group, 2004.

SHAW, Malcolm N. **International law**. 7. ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2014.

SILVA, Ana Carolina Carlucci. **Responsabilidade civil internacional e compensação nos casos de poluição por derramamento de petróleo no transporte marítimo por navios**. 2017. 150 f. Dissertação (Mestrado) – Curso de Direito, Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista,

Franca, 2017. Disponível em: <https://www.franca.unesp.br/Home/Pos-graduacao/Direito/ana-carolina-carlucci-da-silva.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2023.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. **Review of Maritime Transport 2021** – Highlight. 2021. Disponível em: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2021>. Acesso em: 10 mar. 2023.

WALKER, Dan et al. Oil in the Sea: Changes in the Natures of Sources and Inputs Since 1985. **International Oil Spill Conference Proceedings**, British Columbia, v. 2003, n. 1, p. 669-673, abr. 2003.