

O DERRAME DE ÓLEO NO NORDESTE BRASILEIRO SOB A ÓTICA DO DIREITO BRASILEIRO E INTERNACIONAL

THE OIL SPILL IN THE BRAZILIAN NORTHEAST UNDER THE PERSPECTIVE OF BRAZILIAN AND INTERNATIONAL LAW

Vladimir Passos de Freitas 

Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR), Curitiba, PR, Brasil.

Pós-doutor em Ciências da Saúde pela Universidade de São Paulo (USP) e doutor em Ciências Sociais Aplicadas pela Universidade Federal do Paraná (UFPR).

Professor da Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR).

Email: vladimir.freitas@terra.com.br

Anna Cláudia Menezes Lourega Belli 

Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR), Curitiba, PR, Brasil.

Mestranda do curso de Direito da Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR).

Email: bellianna2001@gmail.com

RESUMO: O vazamento de óleo que afetou o litoral do Brasil em 2019 atingiu 3 mil quilômetros de extensão do litoral da região nordeste do Brasil, sendo considerado uma das maiores catástrofes ambientais em território brasileiro. O desastre ambiental impôs a avaliação dos direitos humanos e direitos ambientais violados, bem como a responsabilidade da empresa proprietária pela embarcação, seu capitão e eventualmente do próprio governo brasileiro. Após minuciosas investigações no Brasil e no exterior, foi possível identificar os responsáveis e, com base em normas internacionais e nacionais, definir-se as responsabilidades no âmbito civil e penal. A pesquisa teve em mira a necessidade de dedicar-se atenção maior ao evento, face aos graves impactos negativos causados à biodiversidade marinha brasileira e os danos causados às pessoas, principalmente as que vivem na costa da região nordeste do Brasil. A conclusão é a de que é preciso um esforço maior junto a países e organizações internacionais, para que haja reparação no caso sob análise e para que outros semelhantes não se repitam.

Palavras-chave: navio NM Bouboulina; derrame de óleo; direito ambiental; direitos humanos; Tribunal Penal Internacional.

ABSTRACT: The 2019 oil spill that affected the northeastern coast of Brazil extended over 3,000 kilometers, marking one of the most severe environmental catastrophes in the country's history. This disaster necessitated an evaluation of the violated human and environmental rights, as well as the accountability of the vessel's owning company, its captain, and potentially the Brazilian government. Through extensive investigations both domestically and internationally, the responsible parties were identified, and their civil and criminal liabilities were determined based on national and international standards. This research underscores the urgent need for heightened attention to such events due to their severe negative impacts on Brazilian marine biodiversity and the harm caused to coastal communities in the northeast region. The conclusion emphasizes the necessity for increased collaboration with countries and international organizations to ensure reparation in this case and to prevent similar incidents in the future.

Keywords: NM Bouboulina ship; oil spill; environmental law; human rights; International Criminal Court.

SUMÁRIO: 1 INTRODUÇÃO. 2 AS INVESTIGAÇÕES DA POLÍCIA FEDERAL. 3 CONSEQUÊNCIAS DO VAZAMENTO DO ÓLEO. 4 AS NORMAS SOBRE ACIDENTES AMBIENTAIS EM ÁGUAS INTERNACIONAIS ENVOLVENDO NAVIOS PETROLEIROS. 5 RESPONSABILIZAÇÃO DOS ATORES. 5.1 RESPONSABILIDADE PESSOAL DOS ENVOLVIDOS. 5.2 RESPONSABILIZAÇÃO DA EMPRESA 5.3 RESPONSABILIDADE DA UNIÃO FEDERAL. 5.4 RESPONSABILIDADE DA GRÉCIA 6 O TRIBUNAL PENAL INTERNACIONAL E OS ILÍCITOS AMBIENTAIS. 7 CONCLUSÃO. REFERÊNCIAS.

1 INTRODUÇÃO

Segundo apurações da Polícia Federal, nos dias 15 e 16 de julho de 2019, o navio NM Bouboulina, pertencente à empresa Delta Tankers LTD, teria recebido um carregamento de um milhão de barris de petróleo cru tipo Merey, no porto de José, na Venezuela, com destino à Malásia (Sassine, 2019).

No dia 29 daquele mês e ano, a cerca de 733 quilômetros da costa brasileira, ocorreu derramamento de grande quantidade do material transportado. Dias depois, praias do nordeste brasileiro foram contaminadas com o aparecimento de grandes manchas de petróleo, comprometendo todo ecossistema da região, impactando de forma negativa e drástica a fauna

marinha, a atividade econômica pesqueira e o turismo, pois, inclusive, as praias tornaram-se impróprias ao banho.

Neste texto, pretende-se analisar a grave ocorrência, mostrando as dificuldades para a responsabilização dos causadores desse tipo de dano ambiental e propondo medidas não apenas para o caso sob exame, como também para os que eventualmente venham a ocorrer.

Para atender aos propósitos estabelecidos, a pesquisa está estruturada da seguinte forma: preliminarmente, apresentam-se o problema e as investigações feitas, com as suas consequências nas esferas ambiental e de direitos humanos; a seguir, analisam-se os instrumentos legais e internacionais e a responsabilidade dos causadores do dano, inclusive do Estado brasileiro, pelas medidas tomadas após a ocorrência; finalmente, conclui-se resgatando os aspectos mais importantes sobre o caso e, principalmente, informações sobre o estado atual em termos legais e propostas para que se encontre a melhor solução ao desastre ambiental.

2 AS INVESTIGAÇÕES DA POLÍCIA FEDERAL

As investigações conduzidas pela Polícia Federal brasileira (PF) tiveram início em 2019, quando foram divulgados os danos ocasionados pelo vazamento do óleo. Três foram os aspectos principais: a identificação das características da substância, a fim de determinar sua origem (nacional ou estrangeira), qual país poderia ser responsável pela extração desse recurso natural e a localização exata da origem do vazamento.

Valendo-se de métodos avançados de geointeligência e da análise minuciosa de dados, de documentos e de informações, a PF contou, durante todo o processo investigativo, com a cooperação tanto nacional quanto internacional, incluindo a Interpol, para concluir essa importante tarefa (Platonow, 2021).

Nos estágios iniciais da investigação, uma das hipóteses levantadas propunha que o óleo derramado pudesse ter origem em um vazamento ocorrido na Venezuela, conforme estudos conduzidos pela Petrobras e pela Universidade Federal da Bahia (Análise, 2019). Na ocasião, o então ministro do Meio Ambiente atribuiu a responsabilidade pelo crime ambiental à Venezuela (Chagas, 2019). Além disso, o Poder Executivo solicitou à Organização dos Estados Americanos (OEA) que se posicionasse em relação aos danos ambientais e às violações de direitos humanos ocorridas em território brasileiro (Correia, 2020).

Estudos posteriores, desenvolvidos pelo Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe), indicaram a possibilidade de o vazamento ter tido origem no golfo da Guiné. Entretanto, essa linha de investigação não prosperou, em razão da insuficiência de documentos que comprovassem a tese (Correia, 2020).

Os impactos do vazamento do óleo, inicialmente identificado na Paraíba, em três meses se alastraram por uma extensa parte do litoral brasileiro, totalizando três mil quilômetros ao longo da costa brasileira, desde o Maranhão até o norte do Rio de Janeiro (O mistério, 2022). Consoante o último relatório publicado pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), em março de 2020, que detalha as localidades afetadas pelo referido evento catastrófico, um total de 1.009 localidades foram atingidas. O documento explica que o conceito de “localidade” se refere a “uma área de 1 km ao longo da costa. Portanto, uma praia com uma faixa de areia de 10 km seria considerada como possuindo 10 localidades afetadas” (Brasil, 2020b).

O vazamento impactou drasticamente a biodiversidade ao longo de extensas áreas do litoral brasileiro. Segundo Francisco Kelmo, pesquisador do Instituto de Biologia da UFBA, aproximadamente 80% da biodiversidade de invertebrados foi afetada pelo desastre. Além disso, o branqueamento dos corais atingiu 90% da população desses organismos, determinando redução alarmante de 85% na quantidade de animais vivos por metro quadrado de praia. Esses números evidenciam o severo impacto causado pelo vazamento na vida marinha e nos ecossistemas costeiros (Derramamento, 2021).

Diversas espécies foram afetadas, tais como: “peixes, tartarugas, baleias, frutos-do-mar, corais, aves e mamíferos aquáticos” (Santos, 2019). O coordenador do projeto Cetáceos da Costa Branca, da Universidade Estadual do Rio Grande do Norte (UERN), afirmou que ocorreu uma contaminação sistêmica a partir das fontes básicas de nutrientes, afetando toda a cadeia

alimentar. Essa contaminação sistêmica incluiu algas, outros microrganismos e vegetais, representando um impacto abrangente em todo o ecossistema marinho (Óleo, 2023).

As investigações apontaram que o navio NM Bouboulina, de bandeira grega, atracou no porto de José, na Venezuela, em 15 de julho de 2019. Retomou sua viagem três dias depois, rumo a Singapura. Em 23 de julho, passou próximo à costa do Brasil e finalmente chegou à África do Sul (Cidade do Cabo) no dia 9 de agosto de 2019. A embarcação permaneceu ancorada apenas por um dia antes de seguir viagem para seu destino final, a Malásia (Malaca) (Costa, 2019).

Após longas pesquisas e tendo em conta as imagens de satélite coletadas pela Hex, concluiu-se que a origem do vazamento ocorreu em 29 de julho, a uma distância de 733 km (395 milhas náuticas) a oeste do Estado da Paraíba (A trajetória, 2019), deixando claro ter sido no navio NM Bouboulina.

3 CONSEQUÊNCIAS DO VAZAMENTO DO ÓLEO

Independentemente da investigação policial, a Secretaria Executiva de Vigilância em Saúde do Estado de Pernambuco, em 2019, anunciou existirem 149 casos suspeitos de envenenamento humano por óleo, com sintomas de comprometimentos neurológicos, respiratórios e digestivos (Pernambuco, 2019).

A Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) realizou entrevistas com pessoas que moram na região e constatou, entre a segunda quinzena de outubro e a primeira de novembro, uma queda nas vendas dos produtos derivados da pesca, variando de 80% a 100% (Ramalho, 2019).

Estabeleceu-se um cenário de caos nas regiões afetadas, pois o produto da pesca, mesmo contaminado, passou a ser consumido exclusivamente pelas famílias dos pescadores, pois as comunidades pesqueiras da região ficaram sem alternativa econômica para custear seu próprio sustento. O produto laboral precisava ser consumido internamente, visto que os consumidores não se aventuravam a adquiri-los por receio da contaminação pelo óleo. Diante disso, sem poder vender seus produtos, ficaram sem recursos para adquirir outros produtos, reforçando ainda mais a necessidade de consumir seus próprios pescados, aumentando os riscos de contaminação. Estabeleceu-se, assim, uma crise econômica e de saúde, cujas consequências persistem até os dias atuais.

Mesmo diante do ambiente de caos, registre-se que o Estado brasileiro adotou postura passiva, retardando a adoção de medidas capazes de minimizar os efeitos desastrosos do evento. A passividade dos governantes acarretou o sentimento de desesperança pela vulnerabilidade socioeconômica nas comunidades afetadas.

No tocante aos resultados das investigações, a maior dificuldade foi a identificação do navio que causou todos esses crimes ambientais e violações de direitos humanos, considerando que o vazamento ocorreu em águas internacionais com elevado tráfego de navios petrolíferos na região. Somente após dois anos de investigações, a PF brasileira conseguiu arregimentar provas suficientes para comprovar o nexo de causalidade para promover a responsabilização pelos danos aos proprietários do navio NM Bouboulina (PF calcula, 2021).

4 AS NORMAS SOBRE ACIDENTES AMBIENTAIS EM ÁGUAS INTERNACIONAIS ENVOLVENDO NAVIOS PETROLEIROS

No âmbito internacional, os principais tratados são a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Convenção, 1978); a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação contra Poluição por Óleo – OPRC/90 (Comissão, 1990); e a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo – CLC/69 (Comissão, 1969).

Esses acordos estabelecem diretrizes e regulamentos internacionais para prevenir, responder e lidar com a poluição por óleo decorrente de vazamentos, garantindo a cooperação entre os países afetados. O Estado brasileiro, ao ratificar essas convenções, comprometeu-se a cumprir os seus princípios e disposições no combate à poluição por óleo.

O Brasil ainda se comprometeu a cumprir até 2030 os principais Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), instituídos pela Organização das Nações Unidas. Desses ODS, destaca-se o objetivo 14, Vida na Água (Organização das Nações Unidas, 2015), por intermédio do qual é definido que os Estados devem tomar medidas para preservar a biodiversidade marinha, usando os oceanos de forma sustentável. Essa prática deve ser implementada por meio de legislações e políticas públicas.

No âmbito interno, o ordenamento jurídico brasileiro contempla diversos instrumentos objetivando a regulamentação dos acordos internacionais relacionados com a preservação dos ambientes aquáticos. Destacam-se, dentre os principais, as Leis 9.966/2000 e 9.605/1998.

A Lei nº 9.966/2000, considerada a Lei do Óleo, disciplina “a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional” (Brasil, 2000a). Já a Lei nº 9.605/98 dispõe sobre crimes ambientais e infrações administrativas decorrentes de danos ambientais.

Além dessas normas, sendo a primeira a verdadeira espinha dorsal do tema, outras há que definem a responsabilidade administrativa, civil e penal, ou seja, o art. 14 da Lei nº 6.938, de 1981, que trata da Política Nacional do Meio Ambiente, o art. 927 do Código Civil e a Constituição da República Federativa do Brasil de 1998 (CRFB/88), no art. 225, § 3º.

Na esfera civil, Dario Almeida Passos de Freitas (2009, p. 115), com acerto, observa:

No Brasil, a responsabilidade civil do causador do dano ambiental, seja pessoa física ou jurídica, é objetiva, o que significa que basta a existência do nexo causal entre o ato do infrator e o consequente dano ocorrido para haver o dever de indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente ou a terceiros, não importando se o ato deu-se culposamente ou dolosamente.

Portanto, a questão principal encontra-se na prova do nexo causal, o que será examinado adiante, face à relevância para os demais tipos de responsabilidade.

No âmbito da responsabilização penal, o Brasil é um dos poucos países que possui lei específica para crimes ambientais, ou seja, a Lei nº 9.605, de 1998, que “dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente”. No caso de poluição marítima, aplica-se o art. 54 do referido estatuto (crime de poluição), sem prejuízo de outros que venham a ser apurados.

No campo administrativo, a base legal está também na Lei nº 9.605, de 1998, arts. 70 a 76, lei esta que foi regulamentada pelo Decreto nº 6.514, de 2008. É preciso aqui ressaltar que, conforme reiteradamente vem decidindo o Superior Tribunal de Justiça (STJ) (Brasil, 2019b), a responsabilidade administrativa, ao contrário da civil, é subjetiva, ou seja, é preciso provar a ação dolosa ou culposa do infrator. Assim é porque não há lei que preveja a responsabilidade objetiva em tal situação, sendo oportuno lembrar que o art. 14, § 1º, da Lei 6.938, de 1981, menciona apenas a indenização civil.

Mas, para que seja possível responsabilizar-se alguém, é necessária a prova do nexo causal. Annelise Monteiro Steigleder (2003, p. 96) justifica a necessidade de se identificar um nexo de causalidade, formulando crítica a respeito:

Em consequência da racionalidade científica que forjou o pensamento jurídico contemporâneo, o direito trata o ambiente de forma fragmentada, patrimonializada, e, no que diz respeito à responsabilidade civil, exige a certeza do dano e a prova cabal do nexo de causalidade, desconsiderando que os riscos projetam-se para o futuro, pelo que têm algo de incerto e irreal. Com isto, o direito concorre para ocultar as origens e consequências da degradação ambiental, em nada contribuindo para a interiorização das externalidades no processo produtivo que o gerou.

No entanto, no caso sob estudo, as dificuldades foram maiores em estabelecer a autoria do dano do que propriamente a conexão entre eles e o navio grego. Assim, evidenciada a origem, a

responsabilidade revela-se de probabilidade absoluta, pois ninguém há de supor que outro navio tenha passado na região e causado o derramamento de óleo.

No caso em análise, milhares de pessoas, mesmo depois de quatro anos da tragédia, ainda sofrem as consequências do vazamento de óleo e da morte de milhares de espécies marinhas, que possuem uma grande importância no ecossistema da região costeira do Brasil, existindo um interfluxo que liga nutrientes, sedimentos, poluentes e organismos, garantindo que as espécies completem seus ciclos de vida (Cowen, 2000).

Registre-se que o Laboratório de Saúde, Meio Ambiente e Trabalho da Fundação Oswaldo Cruz (Lasat-Fiocruz) relatou que o óleo derivado do petróleo possui característica cancerígena e pode ocasionar abortos espontâneos, complicações neurológicas, hepáticas, renais, dermatológicas, pulmonares, sanguíneas e até morte, nos casos de inalação, ingestão por meio de água ou por contato direto (Combate racismo ambiental, 2019).

5 RESPONSABILIZAÇÃO DOS ATORES

5.1 RESPONSABILIDADE PESSOAL DOS ENVOLVIDOS

Inicialmente, examina-se a possibilidade de responsabilização individual do capitão que comandava o navio NM Bouboulina e do chefe de máquinas. É importante lembrar que o fato ocorreu em águas internacionais, assim, devem ser considerados os princípios do Direito Internacional para a possível aplicação de responsabilidade individual.

A PF, nas investigações feitas, concluiu pela responsabilidade do “comandante da embarcação, “Konstantinos Panagiotakopoulos, e o chefe de máquinas do navio Bouboulina à época dos fatos, Pavlo Slyvka” (PF indícia, 2021). Mas os fatos se deram em águas internacionais, a 733 quilômetros da costa brasileira, muito além do mar territorial ou de Zona Econômica Exclusiva – ZEE (370 km do mar territorial). Trata-se, portanto, de fato ocorrido em águas internacionais onde, em princípio, não se aplica o princípio da territorialidade previsto no art. 5º, § 2º, do Código Penal.

Ocorre que, muito embora o fato tenha se dado em alto mar, seus efeitos ocorreram em território brasileiro, através da poluição no mar territorial e na costa litorânea. Aplica-se, pois, o art. 6º do Código Penal, que dispõe que o crime se considera praticado onde se produziu o resultado. Reconhecendo-se a competência da Justiça brasileira, esta será da Justiça Federal da capital que primeiro tomou conhecimento da infração (art. 109, inc. IX, da CRFB/88, e art. 83 do Código de Processo Penal).

Definida a competência, a conduta criminosa será tipificada no art. 54, § 2º, da Lei nº 9.605, de 1998, que trata da poluição sob a forma qualificada, com pena de 1 a 5 anos de reclusão e multa, podendo haver outros crimes conexos.

No âmbito administrativo e civil, por óbvio, as pessoas físicas são, da mesma forma, responsáveis. Todavia, a hipótese de responderem pessoalmente tal tipo de processo é remota, pois seria uma ação com previsível fracasso, uma vez que o cumprimento da sentença seria quase impossível.

5.2 RESPONSABILIZAÇÃO DA EMPRESA

As investigações indicam a provável responsabilidade da empresa Delta Tankers LTD, proprietária do navio petroleiro, pelos danos causados. A responsabilidade, no caso, é administrativa, civil e penal, uma vez que, sabidamente, no Brasil empresas podem ser acionadas por crime ambiental (art. 4º da Lei 9.605, de 1998).

Os danos ambientais, no caso, vão além da ofensa aos recursos naturais marinhos, pois alcançam, na zona costeira, a população que nela habita, calculando-se em 60 mil o número de pescadores prejudicados (60 mil, 2019). Portanto, indiscutivelmente, trata-se de ofensa aos direitos humanos das populações de boa parte do litoral nordestino.

A base legal para que a empresa responda pelo dano praticado por seus empregados encontra-se no art. 225, § 3º, da CRFB/88, complementado pelo art. 932, inc. III, do Código Civil. A responsabilidade civil é objetiva, podendo, inclusive, ter-se se dado por ação dolosa

(menos provável) ou culposa, caso tenha havido negligência em razão da não tomada de medidas para evitar vazamentos, tais como realizar inspeções regulares dos oleodutos, adotar procedimentos de segurança apropriados ou treinar adequadamente os seus funcionários.

Importante também resgatar a informação de que o navio NM Bouboulina foi detido no dia 29 de abril de 2019, no porto da Filadélfia, estado da Pensilvânia, nos EUA, pelo *Marine Safety Detachment*, pois foram identificados problemas no equipamento de filtragem, que objetivam justamente evitar vazamentos de óleo. A empresa, mesmo ciente dos riscos, permitiu que sua embarcação continuasse operando, assumindo os riscos por eventuais ocorrências de vazamentos, em flagrante negligência aos cuidados necessários em relação ao meio ambiente e aos direitos humanos.

Ressalte-se que não é possível realizar a responsabilização internacional de empresas, visto que os sujeitos de direito internacional público são: Estados e organizações não governamentais (Trilhante, [2016?]).

Contudo, é importante ressaltar que, em 2011, foi criado um tribunal simbólico, denominado Tribunal Internacional dos Direito da Natureza, popularmente conhecido como “Tribunal Monsanto” (Em Haia, 2016). Trata-se de um tribunal de opinião, formado por juízes independentes que analisam e deliberam sobre evidências apresentadas por especialistas e testemunhas. Suas decisões não têm poder legal vinculativo, porém possuem efeito moral.

No que tange à responsabilidade criminal, a empresa Delta Tankers pode ser responsabilizada por violação das leis ambientais brasileiras (art. 4º da Lei nº 9.605, de 1998), visto que o vazamento causou impacto na biodiversidade da vida marinha de toda costa brasileira, causando grandes prejuízos econômicos à economia local e, o pior, foi responsável pela elevada ocorrência de problemas de saúde aos habitantes da região.

Procede ainda a responsabilização administrativa da empresa, mesmo que seja somente contra sua subsidiária brasileira, uma vez que poderá responder perante as leis brasileiras e sofrer severas punições na esfera do direito administrativo brasileiro. No âmbito do direito administrativo, há ainda a possibilidade de o Brasil solicitar a cooperação internacional à Grécia, por meio do Ministério das Relações Exteriores, para responsabilizar a empresa também pela justiça grega.

5.3 RESPONSABILIDADE DA UNIÃO FEDERAL

Sem prejuízo da responsabilidade dos demais atores, caso se conclua que a ação estatal foi inadequada ou demasiadamente lenta no desenvolvimento das ações previstas no Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional (PNC), a União Federal poderá responder pelos danos causados ao meio ambiente e às pessoas atingidas.

Essa responsabilidade só existirá se houver provas de culpa no atendimento da ocorrência. Isso pode ocorrer se o Plano Nacional de Contingência não tiver sido adotado de forma adequada e em tempo útil. Vale aqui lembrar que os objetivos do Plano Nacional estão descritos no art. 1º, incisos I, II e III, que determinam:

- I — permitir a atuação coordenada de órgãos da administração pública e de entidades públicas e privadas na ampliação da capacidade de resposta em incidentes de poluição por óleo que possam afetar as águas sob jurisdição nacional;
- II — minimizar danos ambientais;
- III — evitar prejuízos para a saúde pública.

O Estado brasileiro elaborou a Medida Provisória (MP) nº 908, de 2019, destinando R\$ 115.506.524,00 (cento e quinze milhões, quinhentos e seis mil e quinhentos e vinte quatro reais) aos pescadores artesanais dos municípios afetados pelas manchas de óleo, inscritos no Registro Geral da Atividade Pesqueira, correspondendo a R\$ 1.996,00 (mil novecentos e noventa e seis reais) para cada pescador (Brasil, 2019a). Há dúvidas, contudo, sobre o valor direcionado para as pessoas registradas, que podem ter sido afetadas física, econômica e psicologicamente, o qual provavelmente não foi suficiente para reparar os danos.

Além disso, afirma-se que outras regiões foram atingidas indiretamente pelo vazamento, como, por exemplo, o Quilombo Guerém, que se utilizava da pesca para a sua própria subsistência (Gama, 2020).

Nesse cenário, poucos meses após as ações do governo federal brasileiro, surgiu o Coronavírus (Covid-19), afetando ainda mais a situação que ainda não estava totalmente resolvida. O vírus afetou todas as nações, que não sabiam como lidar com a nova crise de saúde global. Assim, os trabalhos de investigação foram suspensos entre 20 de março de 2020 e 18 de agosto de 2022 (Andes, 2022). Essa pausa causou grandes impactos nestas comunidades, pois não havia como responsabilizar o causador do crime ambiental, que também gerou ofensas aos direitos humanos.

Foram ajuizadas diversas ações civis públicas, que objetivavam peticionar indenização em razão de degradação ambiental. Entretanto, esses processos foram todos reunidos em duas ações, 0322772-60.2019.3.00.0000 (Brasil, 2021a) e 0004305-72.2020.3.00.0000 (Brasil, 2021b), contra a União (Brasil, 2021c). Na data da elaboração deste artigo, ambos os processos se encontravam inconclusos e tramitando na justiça brasileira.

Registre-se, todavia, que a responsabilidade da União, se reconhecida, no caso será supletiva à da empresa Delta Tankers LTD, pois, segundo a Súmula nº 652 do STJ, “A responsabilidade civil da Administração Pública por danos ao meio ambiente, decorrente de sua omissão no dever de fiscalização, é de caráter solidário, mas de execução subsidiária” (Brasil, 2021d).

Concluídos os procedimentos legais e esgotadas todas as instâncias internas, se ainda restar alguma violação dos direitos humanos e ambientais sem a devida punição e/ou reparação, será possível peticionar junto ao Sistema Interamericano de Direitos Humanos (SIDH) pedidos de reparação e/ou punição, conforme preconizado nos requisitos estabelecidos no art. 46 da Convenção Americana sobre Direitos Humanos – CADH (Organização dos Estados Americanos, 1969).

É de grande importância o envolvimento da Corte Interamericana de Direitos Humanos (CIDH), que representa todos os membros da OEA neste assunto, em razão de seus últimos entendimentos da conexão que se tem entre a proteção do meio ambiente e dos direitos humanos (Corte Interamericana de Direitos Humanos, 2017). Cançado Trindade afirma que “a luta pela proteção do meio ambiente acaba se identificando na maioria com a luta pela proteção dos direitos humanos, ao ter em mente a melhoria das condições de vida” (Trindade, 1993, p. 24).

5.4 RESPONSABILIDADE DA GRÉCIA

Sobre a possibilidade da responsabilização da Grécia, local da sede da empresa, a jurisprudência nos apresenta o caso em que ocorreu a responsabilização do país onde a empresa tinha a matriz. Trata-se do caso da *Milieudefensie et al. vs. Royal Dutch* (Climate change litigation databases, 2019), no qual foi solicitada a responsabilização da empresa, baseando-se no sistema normativo neerlandês, para que assumisse a responsabilidade política por práticas inadequadas às mudanças climáticas. O precedente nada tem a ver com o caso do navio NM Bouboulina; no entanto, indica abertura do TPI sobre a possibilidade de chamar o país ao processo.

A Grécia, diante dessa nova iniciativa internacional, pode tomar medidas internas para obrigar a empresa Delta Tankers a pagar pelos danos causados às comunidades prejudicadas economicamente pelo acidente e à biodiversidade, para mitigação dos impactos e reconstrução da fauna marinha, naquilo que a reconstrução for factível.

O primeiro pilar dos Princípios Orientadores de Empresas e Direitos Humanos estabelece que cabe a cada Estado fiscalizar e se certificar que as empresas sediadas em seu território adotem comportamentos que privilegiem a proteção dos direitos humanos. A Grécia, enquanto estado membro da ONU, deveria aplicar os princípios e, portanto, adotar medidas judiciais para responsabilizar criminalmente em seu sistema judicial a empresa responsável pela embarcação, como se as ações tivessem sido praticadas em seu território. Mas, obviamente, essa é uma cogitação eminentemente teórica, com possibilidades próximas de zero.

6 O TRIBUNAL PENAL INTERNACIONAL E OS ILÍCITOS AMBIENTAIS

O Tribunal Penal Internacional (Brasil, 2002b), doravante chamado de TPI, foi criado pelo chamado Estatuto de Roma, quando Brasil e Grécia reconheceram o TPI e ratificaram o Estatuto, valendo lembrar que a ele estão submetidos.

O art. 1º do Estatuto define o Tribunal como “... uma instituição permanente, com jurisdição sobre as pessoas responsáveis pelos crimes de maior gravidade com alcance internacional, de acordo com o presente Estatuto, e será complementar às jurisdições penais nacionais”. No art. 5º, *caput*, acha-se expresse que a competência do TPI “restringir-se-á aos crimes mais graves, que afetam a comunidade internacional no seu conjunto”, mencionando casos de: a) O crime de genocídio; b) Crimes contra a humanidade; c) Crimes de guerra; d) O crime de agressão.

Nenhuma dessas alíneas faz referência a crimes contra o meio ambiente e a explicação se resume no fato de que, no ano de 1998, quando o Tratado foi celebrado, a crise ambiental tinha gravidade muito menor do que na atualidade. Todavia, na alínea “k”, abre espaço para uma interpretação histórico-evolutiva, ao mencionar “Outros atos desumanos de caráter semelhante, que causem intencionalmente grande sofrimento, ou afetem gravemente a integridade física ou a saúde física ou mental”.

Em 2016, o TPI elaborou o documento *Policy Paper on Case Selection and Prioritization* (International Criminal Court, 2016), determinando que a Corte dará maior atenção em casos de destruição do meio ambiente, exploração de recursos naturais e apropriação ilegal de terras.

Até o momento, o TPI não julgou indivíduos que fossem responsáveis por empresas, mas o vazamento de óleo que ocorreu em 2019, caso cumpra todos os requisitos para a admissibilidade do caso, poderá ser paradigmático na questão de responsabilidade de empresários por violações ao direito ambiental e direitos humanos. Essa seria uma situação inédita, na qual a empresa seria responsabilizada indiretamente, por intermédio de seus proprietários.

Sobre a responsabilidade individual, o art. 25 do Estatuto de Roma versa sobre a responsabilidade criminal individual, determinando requisitos objetivos e subjetivos para caracterização da responsabilidade. Estellita e Tosi (2012, p. 314) explicam:

É necessário que haja, em primeiro lugar, a tentativa ou a comissão de um crime e que essa tentativa/comissão tenha sido levada a cabo por um grupo de pessoas agindo com um objetivo comum. Cumpridos os dois requisitos iniciais para configurar a responsabilidade individual objetivamente, é necessário que haja um aporte de contribuição “de alguma outra forma” dentre aquelas previstas nas alíneas anteriores.

Subjetivamente, faz-se necessário, em primeiro lugar, que a contribuição tenha sido “intencional”, expressão cuja interpretação já suscita algumas questões problemáticas, conforme veremos adiante. Além disso, a contribuição deve ser dada (i) com o propósito de levar a cabo a atividade ou o objetivo criminal do grupo ou, ainda, com (ii) mero conhecimento da intenção do grupo de cometer o crime.

Dessa maneira, no caso em questão, o indivíduo pode ser responsabilizado em razão de deter o conhecimento de que o vazamento de óleo é considerado um crime, ou seja, cabe a presunção da intencionalidade da ação (Eser, 2002). Dessa forma, pode-se invocar o art. 30 do Estatuto de Roma, que trata sobre elementos psicológicos e define conhecimento como “a consciência de que existe uma circunstância ou de que um efeito irá ter lugar, em uma ordem normal dos acontecimentos”.

O TPI, como já visto, não tem previsão para julgamento de crimes ambientais. Entretanto, as mudanças de comportamento só ocorrem se provocadas por fatos novos e relevantes e o caso em tela possui todas essas características. No entanto, ajusta-se como uma luva aos propósitos do Tribunal que são, muito embora não afirmado explicitamente em seu Estatuto, a defesa dos direitos humanos. Ora, o vazamento de óleo, como descrito no item 2 deste estudo, causou

graves danos materiais e psicológicos a uma significativa parcela de habitantes da costa brasileira.

Caso se cumpram todos os requisitos para admissibilidade, é de grande relevância que a demanda seja levada a esse tribunal para provocar a mudança da cultura, abrindo-se a possibilidade de danos ambientais serem levados à Corte.

Judith N. Shklar (1990, p. 5) analisa a diferença entre o infortúnio e a injustiça:

[...] devemos reconhecer que a linha de separação entre injustiça e infortúnio é uma escolha política, não uma regra simples que possa ser considerada como dada. A questão, portanto, não é se devemos traçar uma linha entre eles, mas onde fazê-lo, a fim de aumentar a responsabilidade e evitar retaliações aleatórias. (tradução nossa).

Afinal, os acontecimentos que determinaram as violações de direitos ambientais e direitos humanos não podem ser considerados um infortúnio. Mas, para tanto, é preciso que estejam presentes os requisitos elencados nas normativas, quais sejam: a) o capitão era o responsável pela embarcação no momento que ocorreu o vazamento; b) caso tenha sido somente um acidente, o autor já possuía conhecimento sobre a possibilidade de vir a ocorrer, já que a sua embarcação ficou parada nos EUA por irregularidades do navio e; c) em situação em que houver a intenção de realizar o derrame do óleo, é dever do capitão ter conhecimento de que isto possui potencial de causar danos irreparáveis à natureza. Para serem identificados esses fatores, é necessário que os resultados das investigações sobre o caso apresentem provas concretas da ação criminosa do comandante da embarcação e, se for o caso, do chefe de máquinas do navio.

Mas, ainda que se faça todo este esforço para a clareza máxima da ocorrência, surge uma questão de ordem prática que se revela absolutamente essencial. É que, conforme a previsão do décimo parágrafo do preâmbulo e dos arts. 1º e 17 do Estatuto de Roma, o Tribunal não pode agir se não houver negativa de jurisdição ou decisão de improcedência no Poder Judiciário do país signatário. Pois bem, o sistema de Justiça do Brasil é, sabidamente, moroso, dependendo do trânsito em julgado de nada menos do que quatro instâncias. Consequentemente, uma ação penal desta relevância, ainda mais com eventuais denunciados residentes no exterior, pode durar cerca de vinte anos, a depender do número de recursos interpostos pelos interessados.

Diante dessa constatação fática, que para nós, brasileiros, não é motivo de orgulho, só uma solução se abre, qual seja, o arquivamento do inquérito policial a pedido do Ministério Público, abrindo-se com isso a possibilidade de ser provocado o TPI. Seria uma decisão pragmática, tão ao gosto dos anglo-saxões, mas vista sob reserva pelos países da América Latina.

7 CONCLUSÃO

O vazamento de óleo que atingiu o litoral brasileiro em 2019 foi uma das maiores catástrofes ambientais no Brasil, pela área alcançada numa extensão de 3 mil quilômetros, afetando diversos estados brasileiros e mais de mil localidades.

A fauna e a flora marinhas da região foram gravemente atingidas, causando contaminação e morte de diversos animais que são únicos. Uma quantidade enorme de pessoas foi atingida, sofrendo vulnerabilidade econômica, física e psicológica.

Os efeitos da ação ou falta de ação da Delta Tankers, do capitão da embarcação NM Bouboulina e, eventualmente, do chefe de máquinas, a demora do governo brasileiro em acionar seus mecanismos de proteção a desastres ao meio ambiente, causaram danos imensuráveis que, se não podem ser reparados, pelo menos devem ser compensados.

Ações civis públicas e criminais tramitarão por anos perante a Justiça Federal brasileira, porém os resultados previsíveis não são animadores. A experiência, baseada em dados empíricos, revela que as primeiras, se procedentes, serão de difícil execução, pois, segundo consta, ela possui (ou possuía) apenas um agente marítimo que a representava no Brasil, ou seja, a Lachmann Agência Marítima, que inclusive sofreu busca e apreensão a mando do juiz federal da 14ª. Vara Federal de Natal, RN, logo após a ocorrência (Figo, 2019).

As segundas, criminais, nem sequer admitem dúvidas, sendo certa a falta de efetividade, seja pelas simples dificuldades na tramitação (citação e provas colhidas no exterior) ou pelo sistema de Justiça, que possibilita que se retarde a decisão judicial definitiva, com o consequente reconhecimento da prescrição.

No entanto, a gravidade da ocorrência, o fato de ter atingido não apenas o meio ambiente, mas, diretamente, os direitos humanos de uma expressiva quantidade de pessoas que habitam a costa litorânea de estados da região Nordeste e alguns locais da região Sudeste, justificam a provocação do TPI para que processe criminalmente as pessoas físicas diretamente envolvidas.

Todavia, para que isso ocorra, é necessário que a ação penal não seja proposta no Brasil, porque tal fato impediria a ação do TPI ou, no mínimo, suspenderia – por muitos anos – tal possibilidade. Esse é um caso emblemático, pois poderia alterar o direcionamento da Corte, alargando a sua competência para os danos ambientais de maior gravidade.

Em suma, é preciso evitar que o ambiente marinho seja tratado de forma inconsequente, como no caso sob análise. É necessário identificar os responsáveis e, no âmbito civil, tentar puni-los exemplarmente. Porém, mais do que isso, é preciso agir com pragmatismo no âmbito penal, a fim de que seja possível provocar a ação do TPI, com a esperança de que assim se evite que outros navios usem o oceano de forma irresponsável, como se fosse um patrimônio sem dono.

REFERÊNCIAS

A TRAJETÓRIA do navio Bouboulina, suspeito de ser o responsável pelo vazamento de óleo no litoral brasileiro. **Época Negócios**, São Paulo, 01 nov. 2019. Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Brasil/noticia/2019/11/trajetoria-do-navio-bouboulina-suspeito-de-ser-o-responsavel-pelo-vazamento-de-oleo-no-litoral-brasileiro.html>. Acesso em: 19 jul. 2023.

AMBOS, Kai. **Individual criminal responsibility**. Disponível em: http://www.department-ambos.uni-goettingen.de/data/documents/Veroeffentlichungen/epapers/Art_25_Ambos_1st_ed.pdf. Acesso em: 16 jul. 2023.

ANÁLISE de pesquisadores da UFBA aponta que óleo que atinge litoral do NE é produzido na Venezuela. **G1**, Rio de Janeiro, 10. out. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2019/10/10/analise-da-ufba-aponta-que-oleo-que-atinge-litoral-do-ne-e-da-venezuela.ghtml>. Acesso em: 19 jul. 2023.

ANDES. **Lentidão do governo agravou efeitos do derramamento de óleo em 2019, aponta relatório**. Brasília, DF: Andes Sindicato Nacional, 2022. Disponível em: <https://www.andes.org.br/conteudos/noticia/lentidao-do-governo-agravou-efeitos-do-derramamento-de-oleo-em-2019-aponta-relatorio1>. Acesso em: 19 jul. 2023.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2023]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 19 jul. 2023.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 2.848, de 07 de dezembro de 1940**. Código Penal. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 31 dez. 1940. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm. Acesso em: 19 jul. 2023.

BRASIL. **Decreto nº 4.388, de 25 de setembro de 2002**. Promulga o Estatuto de Roma do Tribunal Penal Internacional. Brasília, DF: Presidência da República, 2002b. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/d4388.htm. Acesso em: 19 jul. 2023.

BRASIL. **Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008.** Dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente, estabelece o processo administrativo federal para apuração destas infrações, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2008. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/decreto/d6514.htm. Acesso em: 19 jul. 2023.

BRASIL. **Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.** Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2008. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/16938.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%206.938%C2%DE%2031%20DE%20AGOSTO%20DE%201981&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20Pol%C3%ADtica%20Nacional,Lei%2C%20com%20fundamento%20no%20art. Acesso em: 19 jul. 2023.

BRASIL. **Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.** Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1998. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19605.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%209.605%C2%DE%2012%20DE%20FEVEREIRO%20DE%201998.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20as%20san%C3%A7%C3%B5es%20penais,ambiente%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%A2ncias. Acesso em: 19 jul. 2023.

BRASIL. **Lei nº 9.966, de abril de 2000.** Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2000a. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19966.htm. Acesso em: 19 jul. 2023.

BRASIL. **Lei nº 10.406, 10 de janeiro de 2002.** Institui o Código Civil. Brasília, DF: Presidência da República, 2002a. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm. Acesso em: 19 jul. 2023.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Ibama. **Vistoria em áreas com localidades oleadas no litoral brasileiro nos dias 04/03 a 19/03/2020.** Brasília, DF: Ibama, 2020b. Disponível em: https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/fiscalizacao-e-protecao-ambiental/emergencias-ambientais/manchasdeoleo/arquivos/2020/2020-03-19_LOCALIDADES_AFETADAS.pdf. Acesso em: 19 jul. 2023.

BRASIL. Senado Federal. **Medida Provisória nº 908, de 28 de novembro de 2019.** Institui o Auxílio Emergencial Pecuniário para os pescadores profissionais artesanais inscritos e ativos no Registro Geral da Atividade Pesqueira, domiciliados nos Municípios afetados pelas manchas de óleo. Brasília, DF: Senado Federal, 2019a. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/sumarios-de-proposicoes/mpv908>. Acesso em: 19 jul. 2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **EResp nº 1318051/RJ, de 8 de maio de 2019.** Processual civil. Embargos de divergência submetidos ao Enunciado administrativo 2/STJ. Embargos à execução. Auto de infração lavrado em razão de dano ambiental. Necessidade de demonstração da responsabilidade Subjetiva. Relator Min. Mauro Campbell Marques, Brasília, DF: STJ, 2019b. Disponível em: <https://processo.stj.jus.br/processo/pesquisa/?aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&termo=EResp%201318051>. Acesso em 28 jul. 2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **CC nº 169151/SE (2019/0322772-9), 10 de novembro de 2021.** Conflito de Competência nº 169.151 - Se (2019/Xxxx-9) Suscitante: Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-Ibama Suscitante União

Advogados: Vanir Fridriczewski - Rs063702 Vitor Fernando Goncalves Cordula - Pb018590 Dilsileia Martins Monteiro - Go020487 Suscitado: Juízo Federal da 1ª Vara da Seção Judiciária do Estado de Sergipe Suscitado: Juízo Federal da 6ª Vara Cível Da Seção Judiciária do Estado da Bahia Suscitado: Juízo Federal da 12ª Vara da Seção Judiciária do Estado de Pernambuco suscitado: Juízo Federal da 13ª Vara Da Seção Judiciária Do Estado de Alagoas Interes. Ministério Público Federal Decisão. Relator: Min. Francisco Falcão. Brasília, DF: STJ, 2021a. Disponível em: <https://processo.stj.jus.br/processo/pesquisa/?aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquis aGenerica&termo=CC%20169151>. Acesso em: 19 jul. 2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **CC nº 170307/SE (2020/0004305-0), 10 de novembro de 2021**. Administrativo. Ambiental. Ação Popular. Derramamento de Óleo. Litoral Nordestino Brasileiro. Extinção do Plano Nacional de Contingência - Pnc. Responsabilização do ministro do meio ambiente e do presidente da república. Conexão com as demais ações civis relativas ao evento. Cc nº 169.151/Se. Ratificação. Competência do Juízo Federal de Sergipe. Relator: Min. Francisco Falcão. Brasília, DF: STJ, 2021b. Disponível em: <https://processo.stj.jus.br/processo/pesquisa/?aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquis aGenerica&termo=CC%20170307>. Acesso em: 19 jul. 2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Justiça Federal em Sergipe vai julgar ações sobre derramamento de óleo em praias do Nordeste**. Brasília, DF: STJ, 2021c. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/24112021-Justica-Federal-em-Sergipe-vai-julgar-acoes-sobre-derramamento-de-oleo-em-praias-do-Nordeste.aspx>. Acesso em: 19 jul. 2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Súmula n. 652**. A responsabilidade civil da Administração Pública por danos ao meio ambiente, decorrente de sua omissão no dever de fiscalização, é de caráter solidário, mas de execução subsidiária. Brasília, DF: STJ, 2021d. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/publicacaoinstitutional/index.php/sumstj/article/viewFile/12730/12823>. Acesso em 09 ago. 2023.

CHAGAS, Rodrigo. Em cadeia nacional, Ricardo Salles culpa Venezuela por óleo no NE, mas sem provas. **Brasil de fato**, São Paulo, 23 out. 2019. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2019/10/23/em-cadeia-nacional-ricardo-salles-culpa-venezuela-pelo-oleo-no-ne-mas-sem-provas>. Acesso em: 19 jul. 2023.

CLIMATE CHANGE LITIGATION DATABASES. **Milieudefensie et al. V. Royal Dutch Shell plc**. [S. l.: s. n.], 2019. Disponível em: <http://climatecasechart.com/non-us-case/milieudefensie-et-al-v-royal-dutch-shell-plc/>. Acesso em: 19 jul 2023.

COMBATE RACISMO AMBIENTAL. **Carta aberta pela declaração de estado de emergência em Saúde Pública**. [S. l.: s. n.], 2019. Disponível em: <https://racismoambiental.net.br/2019/10/29/carta-aberta-pela-declaracao- de-estado-de-emergencia-em-saude-publica/>. Acesso em: 19 jul. 2023.

COMISSÃO COORDENADORA PARA OS ASSUNTOS DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL. **Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo**. Londres, 1990. Disponível em: https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/ conv_oprc_0.pdf. Acesso em: 19 jul. 2023.

COMISSÃO COORDENADORA PARA OS ASSUNTOS DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL. **Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo**. [S. l.], 1969. Disponível em:

https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/clc_92_consolidada_e_atualizada-06dez2010_0.pdf. Acesso em: 19 jul. 2023.

CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR NAVIOS (MARPOL 73/78). [S. l.: s. n.], 1978. Disponível em: https://www.suape.pe.gov.br/images/publicacoes/Marpol_73_78_Anexos_I_V.pdf. Acesso em: 19 jul. 2023.

CORREIA, Mariama. Laboratório identifica possível origem do vazamento de óleo nas praias do Nordeste. **Brasil de fato**, São Paulo, 21 ago. 2020. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2020/08/21/laboratorio-identifica-possivel-origem-do-vazamento-de-oleo-nas-praias-do-nordeste>. Acesso em: 19 jul. 2023.

CORTE INTERAMERICANA DE DIREITOS HUMANOS. **Opinião Consultiva OC-23/17**. San José, Costa Rica 2017. Disponível em: <https://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/sci/dados-da-atuacao/corte-idh/OpinioConsultiva23versofinal.pdf>. Acesso em: 19 jul. 2023.

COSTA, Camilla. A trajetória do navio Bouboulina, suspeito de ser o responsável pelo vazamento de óleo no litoral brasileiro. **BBC NEWS**, [S. l.], 01 nov. 2019. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-50270037>. Acesso em: 19 jul. 2023.

COWEN, Robert K; LWIZA, Kamazima; SPONAUGLE, Su; PARIS, Claire B. **Connectivity of Marine Populations: Open or Closed?** [S. l.: s. n.], 2000. Disponível em: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/10657300/>. Acesso em: 19 jul. 2023.

DERRAMAMENTO de óleo na costa do Nordeste completa 2 anos sem responsabilização de culpados. **METRO 1**, Salvador, 30 ago. 2021. Disponível em: <https://www.metro1.com.br/noticias/brasil/111270,derramamento-de-oleo-na-costa-do-nordeste-completa-2-anos-sem-responsabilizacao-de-culpados>. Acesso em: 19 jul. 2023.

EM HAIA, Tribunal Internacional faz "julgamento moral" da multinacional Monsanto. **Brasil de fato**, São Paulo, 19 out. 2016. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2016/10/19/em-haia-tribunal-internacional-faz-julgamento-moral-da-multinacional-monsanto>. Acesso em: 19 jul. 2023.

ESER, Albin. Individual Criminal Responsibility. University Freiburg. In: CASSESE, Antonio et al. **The Rome Statute of the International Criminal Court: a commentary**. Oxford, Reino Unido: Oxford Univ., 2002. v. 1. Disponível em: <https://freidok.uni-freiburg.de/dnb/download/3909>. Acesso em: 16 jul. 2023.

ESTELLITA, Heloísa. TOSI, Mariana Tumbiolo. **Responsabilidade Individual pelo Artigo 25(3)(D) do Estatuto de Roma**. San José, Costa Rica: Corte Interamericana de Direitos Humanos, 2012. Disponível em: <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r33251.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2023.

FIGO, Anderson. Navio grego da Delta Tankers é responsável pelo vazamento de petróleo no Nordeste, diz PF. **InfoMoney**, [s. n.], 01 nov. 2019. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/mercados/navio-grego-bouboulina-da-delta-tankers-e-responsavel-pelo-vazamento-de-petroleo-no-nordeste-diz-policia-federal/>. Acesso em 09 ago. 2023.

FREITAS, Dario A. P. de. **Poluição marítima: legislação, doutrina e jurisprudência**. Curitiba: Juruá, 2009.

GAMA, Danielle da. Pandemia agrava situação de pescadores afetados pelo vazamento de óleo no Nordeste. **Brasil de Fato**, Salvador, 11 nov. 2020. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2020/11/11/pandemia-agrava-situacao-de-pescadores-afetadas-pelo-vazamento-de-oleo-no-nordeste>. Acesso em: 19 jul. 2023.

INTERNATIONAL CRIMINAL COURT. **Policy paper on case selection and prioritization**. [S. l.: s. n.], 2016. Disponível em: https://www.icc-cpi.int/sites/default/files/itemsDocuments/20160915_OTP-Policy_Case-Selection_Eng.pdf. Acesso em: 19 jul. 2023.

INTERNATIONAL CRIMINAL COURT. **No. ICC-01/04-01/10 AO**. [S. l.: s. n.], 2011. Disponível em: https://www.icc-cpi.int/sites/default/files/CourtRecords/CR2012_00952.PDF. Acesso em: 19 jul. 2023.

O MISTÉRIO do óleo. **Notícias Uol**. São Paulo, 01 jul. 2022. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/reportagens-especiais/o-misterio-por-tras-dos-vazamentos-de-oleo-no-nordeste-em-2019/#page1>. Acesso em: 19 jul. 2023.

ORGANIZAÇÃO ESTADOS AMERICANOS. **Convenção Americana sobre Direitos Humanos**. San José, Costa Rica, 22. nov. 1969. Disponível em: https://www.cidh.oas.org/basicos/portugues/c.convencao_americana.htm. Acesso em: 19 jul. 2023.

ORGANIZAÇÃO ESTADOS AMERICANOS. **Convenção Europeia de Direitos Humanos**. Washington, USA, 1899. Disponível em: <https://www.oas.org/es/cidh/expresion/showarticle.asp?artID=536&IID=4>. Acesso em: 19 jul. 2023.

ÓLEO no nordeste: desastre ambiental completa dois anos sem desfecho. **Farol da Bahia**: Salvador, 14 ago. 2023. Disponível em: <https://www.faroldabahia.com/noticia/oleo-no-nordeste-desastre-ambiental-completa-dois-anos-sem-desfecho>. Acesso em: 19 jul. 2023.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Os objetivos de desenvolvimento sustentável no Brasil**. Brasília, DF, [202-?]. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/14>. Acesso em: 19 jul. 2023.

PF CALCULA dano mínimo de R\$ 188 milhões por vazamento de óleo e indícia gregos. **Lepetro**, Salvador, 15 dez. 2021. Disponível em: <http://lepetro.ufba.br/index.php/node/145>. Acesso em: 19 jul. 2023.

PF INDICIA grega Delta Tankers e chefes de navio por vazamento de óleo em 2019. **Isto é Dinheiro**, São Paulo, 02 dez. 2021. Disponível em: <https://istoedinheiro.com.br/pf-indicia-grega-delta-tankers-e-chefes-de-navio-por-vazamento-de-oleo-em-2019/>. Acesso em 28 jul. 2023.

PLATONOW, Vladimir. Óleo que atingiu praias do Nordeste veio de petroleiro grego, diz PF. **Agência Brasil**, Brasília, DF, 02 dez. 2021. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-12/oleo-que-atingiu-praias-do-nordeste-veio-de-petroleiro-grego-diz-pf>. Acesso em: 19 jul. 2023.

RAMALHO, Cristiano W. N. **O petróleo e os bloqueios à reprodução social da pesca artesanal em Pernambuco**. Recife: UFPE, 2019. Disponível em: <https://sites.ufpe.br/wp-content/uploads/sites/45/2019/12/Artigo-O-petr%C3%B3leo-e-os-bloqueios-%C3%A0-reprodu%C3%A7%C3%A3o-social-da-pesca-artesanal-em-Pernambuco.pdf>. Acesso em: 19 jul. 2023.

RUGGIE, John Gerard. **Protect, respect and remedy: a framework for business and human rights**. Genebra, Suíça: United Nations Digital Library, 2008. Disponível em: <https://digitallibrary.un.org/record/625292>. Acesso em: 13 de mai. 2023.

SANTOS, Douglas. O que se sabe até agora sobre o derramamento de óleo no Nordeste. **WWF**, Brasília, DF, 12 nov. 2019. Disponível em: www.wwf.org.br/?73944/O-que-se-sabe-ate-agora-sobre-o-derramamento-de-oleo-no-Nordeste#:~:text=Todo%20o%20ecossistema%20marinho%20foi,corais%2C%20aves%20e%20mam%C3%ADferos%20aqu%C3%A1ticos. Acesso em: 19 jul. 2023.

SASSINE, Vinicius et alli. Navio Bouboulina, da empresa Delta Tankers, é responsável pelo vazamento de petróleo, diz PF. **O Globo**, Rio de Janeiro, 01 nov. 2019. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/brasil/navio-bouboulina-da-empresa-delta-tankers-responsavel-pelo-vazamento-de-petroleo-diz-pf-1-24055713>. Acesso em 27 jul. 2023.

PERNAMBUCO. Secretaria da Saúde. **Intoxicações exógenas relacionadas à exposição ao petróleo no litoral de Pernambuco**. Recife: Secretaria da Saúde de Pernambuco. Disponível em: https://12ad4c92-89c7-4218-9e11-0ee136fa4b92.filesusr.com/ugd/3293a8_c5ecdbfcb41a4a0fb92ac3fa780e718d.pdf. Acesso em: 19 jul. 2023.

60 MIL pescadores afetados por manchas de óleo vão receber parcela extra de seguro defeso. **G1**, Rio de Janeiro, 22 out. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/natureza/desastre-ambiental-petroleo-praias/noticia/2019/10/22/60-mil-pescadores-afetados-por-manchas-de-oleo-vao-receber-parcela-extra-de-seguro-defeso.ghtml>. Acesso em: 31 jul. 2023.

SHKLAR, Judith N. **The Faces of Injustice**. New Haven: Yale University Press, 1990.

SILVA. Ana R. F.; PAMPLONA, Danielle A. **Os princípios orientadores das nações unidas sobre empresas e direitos humanos: houve avanços?** Disponível em: [Principios_Orientadores_da_UNU_para_empresas_e_direitos_humanos_houve_avancos_20191230_114879_kuisvm](#). Acesso em: 13 maio 2023.

SILVA, José A. **Direito ambiental constitucional**. São Paulo: Malheiros, 2013.

STEIGLEDER. Annelise M. **As dimensões do dano ambiental no direito brasileiro**. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal do Paraná, 2003. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/68188/D%20-%20ANNELISE%20MONTEIRO%20STEIGLEDER.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 13 jul. 2023.

TRILHANTE. Sujeitos do direito internacional público. Ribeirão Preto, São Paulo, [2016?]. Disponível em: <https://arquivos-trilhante-sp.s3.sa-east-1.amazonaws.com/documentos/ebooks/a1dc36c0f6df040de3f6e70ca830eb08.pdf>. Acesso em: 19 jul. 2023.

TRINDADE, Antônio Augusto Cançado. **Direitos humanos e meio ambiente: paralelo dos sistemas de proteção internacional**. Porto Alegre: Fabris, 1993.

Artigo recebido em: 4/9/2023.

Aprovado em: 25/6/2024.