

# POLUIÇÃO MARINHA E DIREITO DOS DESASTRES: ANÁLISE DO INCIDENTE DE DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO LITORAL DO NORDESTE BRASILEIRO SOB A PERSPECTIVA DA COMUNICAÇÃO DE RISCO

Mônica Mota Tassigny 

Universidade de Fortaleza, Fortaleza, Brasil 

Ronald Fontenele Rocha 

Universidade de Fortaleza, Fortaleza, Brasil 

Andrea Bezerra de Melo Girão Mota 

Universidade de Fortaleza, Fortaleza, Brasil 

**Contextualização:** O Brasil é signatário das principais convenções internacionais que visam à proteção e à regulação do espaço marinho, além de existirem também várias regras nacionais. Apesar dessa regulamentação nacional e internacional, no caso do vazamento de óleo na costa brasileira, o país não apresentou resposta apta a mitigar os danos ao ambiente marinho, inclusive em face da ausência de plano de comunicação adequado, capaz de alertar a população.

**Objetivo:** O presente artigo tem como objeto de estudo o vazamento de óleo no litoral nordestino, ocorrido em 2019, sob a perspectiva da comunicação de risco, sendo seu objetivo analisar as falhas existentes na comunicação do desastre ambiental, com proposição de um parâmetro normativo de divulgação em casos semelhantes.

**Método:** A pesquisa é bibliográfica e documental, com abordagem qualitativa, e quanto aos objetivos, descritiva, explicativa e propositiva, de natureza teórica.

**Resultados:** Conclui-se que no caso estudado os padrões constitucionais e convencionais de direito de acesso à informação ambiental não foram seguidos, o que aponta a necessidade da inclusão de planejamento de comunicação como conteúdo obrigatório a ser exigido em caso de poluição marinha, inclusive para as embarcações que circulam sob jurisdição nacional.

**Palavras-chave:** Poluição marinha; Direito dos desastres; Comunicação de risco; Derrame de petróleo.

**MARINE POLLUTION AND DISASTER LAW:  
ANALYSIS OF THE OIL SPILL INCIDENT ON THE  
NORTHEAST COAST OF BRAZIL FROM THE RISK  
COMMUNICATION PERSPECTIVE**

**Contextualization:** Brazil is a signatory to the main international conventions that aim to protect and regulate the marine space, and there are also several national rules. Despite these national and international regulations, in the case of the oil spill off the Brazilian coast, the country has not presented an adequate response to mitigate the damage to the marine environment, also due to the absence of an adequate communication plan capable of alerting the population.

**Objective:** The object of study of this article is the oil spill on the northeastern coast of Brazil, which occurred in 2019, from the perspective of risk communication. Its objective is to analyze the existing failures in the communication of environmental disasters, with the proposition of a normative parameter for disclosure in similar cases.

**Method:** The research is bibliographic and documentary, with a qualitative approach, and as for the objectives, descriptive, explanatory and propositional, of theoretical nature.

**Results:** It is concluded that in the case studied the constitutional and conventional standards for the right of access to environmental information were not followed, which points to the need for the inclusion of communication planning as mandatory content to be required in case of marine pollution, including for vessels circulating under national jurisdiction.

**Keywords:** Marine pollution; Disaster law; Risk communication; Oil spill.

**CONTAMINACIÓN MARINA Y DERECHO DE  
CATÁSTROFES: ANÁLISIS DEL INCIDENTE DEL VERTIDO  
DE PETRÓLEO EN LA COSTA NORDESTE DE BRASIL  
DESDE LA PERSPECTIVA DE LA COMUNICACIÓN DE  
RIESGOS**

**Contextualización:** Brasil es signatario de los principales convenios internacionales que tienen por objeto proteger y regular el espacio marino, y también existen varias normas nacionales. A pesar de estas normativas nacionales e internacionales, en el caso del vertido de petróleo frente a las costas brasileñas, el país no ha presentado una respuesta adecuada para mitigar los daños al medio marino, debido también a la ausencia de un plan de comunicación adecuado capaz de alertar a la población.

**Objetivo:** El presente artículo tiene como objeto de estudio el derrame de petróleo en la costa nordeste, ocurrido en 2019, desde la perspectiva de la comunicación de riesgo, y su objetivo es analizar las fallas existentes en la comunicación de desastre ambiental, con proposición de un parámetro normativo de divulgación en casos similares.

**Método:** La investigación es bibliográfica y documental, con abordaje cualitativo, y en cuanto a los objetivos, descriptiva, explicativa y propositiva, de naturaleza teórica.

**Resultados:** Se concluye que en el caso estudiado no se siguieron las normas constitucionales y convencionales del derecho de acceso a la información ambiental, lo que apunta a la necesidad de incluir la planificación de la comunicación como contenido obligatorio a exigir en caso de contaminación marina, incluso para los buques que circulen bajo jurisdicción nacional.

**Palabras clave:** Contaminación marina; Derecho de catástrofes; Comunicación de riesgos; Derrame de petróleo.

## INTRODUÇÃO

Embora o processo de industrialização e o desenvolvimento técnico e científico tragam uma série de benefícios, também aumentam os riscos aos quais as sociedades são expostas. Nessa “sociedade de risco”, termo cunhado pelo sociólogo Ulrich Beck<sup>1</sup>, há uma incapacidade das instituições e do Direito de evitar os perigos causados pelo modo de viver pós-moderno, dentre eles a degradação ambiental.

Como consequência, as catástrofes ambientais provocadas pelo homem são cada vez mais frequentes, fato que pode ser observado inclusive no meio ambiente marinho, com prejuízos à biodiversidade e aos seres humanos. Um exemplo que ilustra bem essa realidade ocorre nos oceanos, a partir de vazamentos de óleo no mar, com forte impacto sobre as zonas costeiras e as comunidades que nelas residem.

O vazamento de óleo nas praias do Nordeste, ocorrido em 2019, é considerado o maior derramamento de óleo bruto da história do País e um dos mais extensos registrados no mundo. A catástrofe alcançou a faixa litorânea de 4.334 km em 11 estados do Nordeste e Sudeste, 120 municípios e 724 localidades<sup>2</sup>. No final de 2022, novos fragmentos de óleo apareceram em praias do Nordeste, mas a Marinha do Brasil afirma que o novo evento não tem relação com o desastre de 2019.<sup>3</sup>

Um dos pontos que chama a atenção nos referidos casos é o fato de que pouco se sabe sobre os causadores do acidente, muito menos sobre a real extensão dos danos e sobre as punições aplicadas. Nesse contexto, surge o seguinte questionamento: em caso de catástrofes ambientais marinhas, em que medida é possível incluir a comunicação de risco como elemento obrigatório no conteúdo do direito dos desastres?

Como metodologia, o artigo utilizou pesquisa documental (análise de leis, jurisprudências e notícias jornalísticas) e bibliográfica, através de buscas realizadas nas plataformas Capes, Ebsco, BDTD, Vlex, Scielo, Revista dos Tribunais e Scholar. Utilizou-se abordagem qualitativa. Quanto aos objetivos, a pesquisa é descritiva, explicativa e propositiva, com natureza teórica.

Como resultados, destaca-se a constatação de que a comunicação no caso do

---

<sup>1</sup> BECK, Ulrich. **Sociedade de risco: rumo a outra modernidade**. Tradução de Sebastião Nascimento. São Paulo: Editora 34, 2011

<sup>2</sup> IBAMA. **Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis**. Localidades afetadas. Disponível em: [http://www.ibama.gov.br/phocadownload/emergenciasambientais/2019/manchasdeoleo/2019-11-24\\_localidades\\_afetadas.pdf](http://www.ibama.gov.br/phocadownload/emergenciasambientais/2019/manchasdeoleo/2019-11-24_localidades_afetadas.pdf). Acesso em: 01 dez. 2022.

<sup>3</sup> BAND, Marinha diz que óleo nas praias do nordeste não tem relação com desastre de 2019. Disponível em: <https://www.band.uol.com.br/noticias/marinha-diz-que-oleo-nas-praias-do-nordeste-nao-tem-relacao-com-desastre-de-2019-16533677>. Acesso em 05/12/2022

vazamento de óleo no litoral nordestino não seguiu padrões constitucionais e convencionais de direito de acesso à informação ambiental, o que aponta a necessidade da inclusão de um planejamento de comunicação como conteúdo obrigatório a ser exigido em caso de desastres ambientais.

## 1. PANORAMA NORMATIVO DA POLUIÇÃO MARINHA NOS PLANOS NACIONAL E INTERNACIONAL

O ambiente marinho é relevante para o mundo inteiro. Por isso, merece um nível de proteção jurídica à altura de sua complexidade, fragilidade e vulnerabilidade. No entanto, o próprio Direito acaba criando obstáculos a essa proteção e preservação do mar, em função da cisão existente entre soberania e território de um lado e jurisdição do outro<sup>4</sup>.

De acordo com Bordahandy<sup>5</sup>, dois problemas decorrem da regulamentação do Estado costeiro. Primeiramente, existe o desafio para execução dessa obrigação. Em segundo lugar, há um problema de convivência entre a liberdade de navegação, consubstanciada pela lei da bandeira e o direito do Estado costeiro de exercer sua soberania em relação às atividades petrolíferas.

De fato, o direito ambiental é um tema complexo: a melhor imagem que o representa seria uma teia de aranha, com ligações tão profundas que uma tensão no fio afeta toda a rede. Na estrutura da teia, a reivindicação de cada parte no conflito estará conectada às demais por meio de múltiplos cruzamentos ou centros de confluência dentro de uma mesma rede. Devido ao seu caráter policêntrico, o direito ambiental rompe com as fronteiras nacionais<sup>6</sup>. Nesse contexto, a concretização da proteção ambiental marinha exige uma articulação entre a ordem jurídica interna e a ordem jurídica internacional<sup>7</sup>.

A preocupação com a poluição do meio ambiente marinho cresceu a partir da década de 1970, quando desastres marítimos envolvendo petroleiros devastaram a Europa e os Estados Unidos. Após esse período, inúmeras regras e normas foram geradas, com o objetivo de aumentar a segurança na navegação e diminuir a poluição no mar<sup>8</sup>.

---

<sup>4</sup> ROCHA, Armando; ERMIDA, Maria Pena. Direito do ambiente marinho. In: Carla Amado Gomes Heloísa Oliveira (Ed.). **Tratado de Direito do Ambiente. Volume II**. Lisboa: ICJP - Instituto de Ciências Jurídico-Políticas, 2022

<sup>5</sup> BORDAHANDY, Pierre-Jean. O quadro legal geral da exploração e da produção de petróleo no mar. **Revista Novos Estudos Jurídicos - Eletrônica, Vol. 21 - n. 3 - set-dez 2016**, Disponível em: <https://periodicos.univali.br/index.php/nej/article/view/9699/5450>. Acesso em: 05 dez. 2022.

<sup>6</sup> CAFFERATTA, Néstor. El ascenso de los principios de derecho ambiental. **La Ley**, v. 28, n. 02, p. 2018, 2018

<sup>7</sup> ROCHA; ERMIDA, 2022, p.319

<sup>8</sup> ASLAN Jan Fernandes; PINTO, Augusto Eduardo Miranda; OLIVEIRA, Manildo Marcião. Poluição do meio ambiente marinho: um breve panorama dos princípios, instrumentos jurídicos e legislação brasileira.

Em 1969, a Convenção sobre a Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo estabeleceu o limite de responsabilidade civil por danos a terceiros causados por derramamento de óleo no mar. O Decreto Federal n. 79.437/77<sup>9</sup> promulgou e o Decreto Federal n. 83.540/79<sup>10</sup> regulamentou a aplicação da CLC 69 no País. Em 1992, ficou estabelecida a criação da CLC/92 (Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo), a qual serviu para atualizar a CLC/69. No entanto, o Brasil não é signatário da CLC/92, apenas da CLC/69. Enquanto a comunidade internacional avançou para um sistema atualizado e mais efetivo no que tange à compensação dos danos, o Brasil segue adotando um regime aderido por poucos países.<sup>11</sup>

Em 1971, a Convenção de Bruxelas estabeleceu a criação de um Fundo Internacional de Compensação por Danos pela Poluição por Óleo<sup>12</sup>. Em 1973, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios estabeleceu regras para a completa eliminação da poluição intencional do meio ambiente por óleo e outras substâncias danosas provenientes de navios, bem como a minimização da descarga acidental daquelas substâncias no ar e no meio ambiente marinho<sup>13</sup>. Embora a convenção não traga sanções, obriga os Estados-parte a reportarem casos de acidentes que acarretem ou possam acarretar o descarte de substâncias nocivas<sup>14</sup>.

Em 1982, destaque para a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNDUM), o tratado internacional mais importante que regulamenta a utilização dos mares e

---

**Planeta Amazônia: Revista Internacional de Direito Ambiental e Políticas Públicas.** Disponível em: <https://periodicos.unifap.br/index.php/planeta/article/view/3397>. Acesso em: 05 dez. 2022.

<sup>9</sup> BRASIL. **Decreto Federal n. 79.437, de 28 de março de 1977.** Promulga a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil de Danos Causados por poluição por óleo. (CLC 69). Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1970-1979/D79437.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/D79437.htm). Acesso em: 01 nov. 2022

<sup>10</sup> BRASIL. **Decreto n. 83.540, de 4 de junho de 1979.** Regulamenta a aplicação da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, e dá outras providências.

<sup>11</sup> ZOVICO, Tayane Grando Fraga. O sistema jurídico brasileiro de prevenção e compensação por derramamento de óleo persistente por embarcações e sua potencial evolução: análise crítica dos eventos ocorridos na costa do Brasil no ano de 2019. **Rdm**, São Paulo, v. 10, n. 58, p. 74-96, set. 2020, p. 83. Disponível em: [http://biblioteca2.senado.gov.br:8991/F/?func=direct&doc\\_number=001204598&local\\_base=SEN01](http://biblioteca2.senado.gov.br:8991/F/?func=direct&doc_number=001204598&local_base=SEN01). Acesso em: 23 dez. 2022.

<sup>12</sup> IOPC Fund. **Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage.** 1992. Disponível em: <https://iopcfunds.org/wpcontent/uploads/2018/12/WEB-IOPC-Text-of-Conventions-ENGLISH.pdf>. Acesso em: 21 dez. 2022.

<sup>13</sup> MARPOL. **Convenção Internacional para Prevenção da Poluição Causada por Navios.** 1973. Disponível em: <https://www.ifpb.edu.br/cabedelocentro/cursos/epm/aceso-a-informacao/legislacao/normas-internacionais-final/marpol-convencao-internacional-para-a-prevencao-da-poluicao-por-navios-1973.pdf>. Acesso em: 7 nov 2022.

<sup>14</sup> ASLAN Jan Fernandes; PINTO, Augusto Eduardo Miranda; OLIVEIRA, Manildo Marcião. Poluição do meio ambiente marinho: um breve panorama dos princípios, instrumentos jurídicos e legislação brasileira. p. 178

oceanos do mundo<sup>15</sup>. Com o objetivo de administrar as áreas marítimas, a CNDUM criou a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, organização internacional ligada à Organização das Nações Unidas que tem como objetivo estabelecer uma participação equitativa nos benefícios da exploração marítima, definindo o regime de aproveitamento dos recursos e as políticas de exploração<sup>16</sup>.

Em 1990, entrou em vigor a OPRC 90, conhecida como Convenção Internacional sobre Preparo, Responsabilidade e Cooperação em Casos de Poluição por Óleo. Desta convenção, criou-se o Decreto Legislativo n. 43, de 01/06/98<sup>17</sup>, o qual ratifica a OPRC 90<sup>18</sup>.

No Brasil, a implementação da CNUDM é efetivada por uma série de programas e planos de integração, entre eles, o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, instituído pela Lei nº 7.661/88<sup>19</sup>, do qual se originou o Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro.

Em março de 2022, o decreto nº 10.980<sup>20</sup> promulgou a Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, a qual tem como objetivo diminuir os riscos da introdução de agentes patogênicos que possam ser transportados na água de lastro dos navios que entram nos portos.

A Organização das Nações Unidas estabeleceu o período de 2021 a 2030 como a década para o desenvolvimento sustentável da Ciência nos Oceanos, com o intuito de incrementar a cooperação em pesquisas e programas científicos para o melhor gerenciamento dos mares e zonas costeiras, reduzindo os riscos das atividades marítimas.

Em junho de 2022, ocorreu em Lisboa a Conferência dos Oceanos das Nações

---

<sup>15</sup> No Brasil, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi promulgada com o Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 19 dez. 2022

<sup>16</sup> MARTINS, Eliane Maria Octaviano; NEVES, Marcelo José. Exploração mineral nos fundos marinhos: o pleito brasileiro à autoridade internacional dos fundos marinhos e a elevação do Rio Grande. **Revista Jurídica**, v. 1, n. 68, p. 789-815, 2022.

<sup>17</sup> BRASIL. **Decreto Legislativo n. 43, de 29 DE MAIO DE 1998**. Aprova o texto (\*) da Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta, e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, 1990, concluída em Londres, em 30 de novembro de 1990. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1998/decretolegislativo-43-29-maio-1998-356539-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em 19 out. 2022

<sup>18</sup> OPRC 90. **Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation**. Disponível em: [https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/conv\\_oprc\\_0.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/conv_oprc_0.pdf). Acesso em: 05 nov. 2022

<sup>19</sup> BRASIL. **Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988**. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7661.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7661.htm). Acesso em 19 dez. 2022

<sup>20</sup> BRASIL. **Decreto Federal n. 10.980/22, de 25 de fevereiro de 2022**. Promulga a Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, firmada pela República Federativa do Brasil, em Londres, em 13 de fevereiro de 2004. Disponível em: <https://in.gov.br/web/dou/-/decreto-n-10.980-de-25-de-fevereiro-de-2022-383120419>. Acesso em 06 dez. 2022

Unidas, evento dedicado a implementar o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 14, sobre conservação e uso sustentável dos oceanos, mares e recursos marítimos para o desenvolvimento sustentável<sup>21</sup>. Esses objetivos foram estabelecidos pela Organização das Nações Unidas (ONU), em 2015, e compõem uma agenda mundial para a construção e implementação de políticas públicas que visam guiar a humanidade até 2030.

A Conferência resultou na consolidação de um documento firmado por 150 países Estados-membros da ONU, intitulado “Nossos oceanos, nosso futuro, nossa responsabilidade: projeto de declaração”<sup>22</sup>. O item 13 do documento destaca iniciativas científicas que permitam superar os desafios na execução do ODS 14. Dentre as iniciativas incentivadas em prol da preservação dos oceanos, estão inclusas a prevenção, redução e controle da contaminação marinha de todo tipo, incluindo as atividades de navegação (item 13 letra d) e a formulação de medidas que reduzam os riscos de desastres ambientais a partir da redução de emissões poluentes do transporte marítimo (item 13, letra g).

Na legislação brasileira, destaque para a lei 6.938/81, conhecida como a Política Nacional do Meio Ambiente. Em seu artigo 14, a lei prevê sanções em caso de danos ambientais, que variam desde multa até a suspensão da atividade. No § 4º do mesmo artigo, a Marinha do Brasil é responsável pela fiscalização de derramamentos ou lançamento de detritos ou óleo em águas brasileiras.

Na lei 9.605/98, o art. 70 § 1º determina que os funcionários de órgãos ambientais integrantes do SISNAMA, designados para as atividades de fiscalização, bem como os agentes das Capitânicas dos Portos, do Ministério da Marinha, são autoridades competentes para lavrar auto de infração ambiental e instaurar processo administrativo.

Em 2000, depois de dois acidentes de derramamento de óleo na Baía de Guanabara (RJ) e em Bacarena (PR), criou-se no ordenamento jurídico brasileiro a lei federal n. 9.966/2000, conhecida como Lei do óleo e de substâncias nocivas<sup>23</sup>. Esta estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em águas sob jurisdição nacional.

Com base na lei 9.966/2000, foi criada a Resolução Conama n. 398, de 11 de junho de 2008, a qual apresenta orientações sobre o conteúdo mínimo que um plano de emergência

---

<sup>21</sup> Ao todo, 17 Objetivos de ODS integram a Agenda 2030 da ONU e o Brasil é um dos países signatários.

<sup>22</sup> ONU. Organização das Nações Unidas. **Nuestros océanos, nuestro futuro, nuestra responsabilidad: proyecto de declaración**. Documento final da conferência. 17 de junho de 2022. Disponível em: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N22/389/10/PDF/N2238910.pdf?OpenElement>. Acesso em: 05 nov. 2022.

<sup>23</sup> VIANNA, Godofredo Mendes. O tribunal marítimo e seu papel nos acidentes ambientais. In: **Infraestrutura no direito do ambiente**. MILARÉ; Édis; MORAIS, ROBERTA Jardim de; ARTIGAS, Priscila Santos; ALMEIDA, André Luís Coentro (Coord.). São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016

individual (PEI) deve conter em caso de incidentes de poluição por óleo. O artigo 1º estabelece aqueles que obrigatoriamente devem dispor de plano de emergência individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional<sup>24</sup>.

No entanto, a resolução 398/08 não obriga o próprio navio a possuir um plano de emergência individual, nem tampouco estabelece penalidades para embarcações que deixarem de comunicar às autoridades competentes qualquer incidente que provoque poluição, ocorrido em instalações ou no seu navio. Assim, a comunicação de incidentes de origem desconhecida não é estimulada na referida Resolução.

Por fim, a legislação brasileira contém o Decreto n. 8127/2013<sup>25</sup>, o qual apresenta um Plano de Áreas para combate à poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional. Segundo o artigo 4º, VII do referido decreto, o Plano de Áreas deve conter plano de comunicações, abrangendo protocolos, recursos e procedimentos a serem realizados em caso de vazamento de óleo, com previsão de multa em caso de descumprimento. No entanto, as embarcações estão fora dessa exigência.

No Brasil, a Marinha estabelece que todos os navios que chegarem aos portos brasileiros com água em seus lastros devem ser avisados à Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e à Capitania dos Portos, seguindo os parâmetros exigidos pela Organização Marítima Internacional a partir da Convenção Internacional de Controle e Gestão de Água de Lastro e Sedimentos de Navios, ratificada pelo Brasil, em 2010<sup>26</sup>. No entanto, embora a atividade de navegação constitua uma atividade com potencial impactante, não é enquadrada como potencialmente poluidora, não estando na lista de resoluções do Conama, não sendo sujeita a licenciamento ambiental específico<sup>27</sup>,

---

<sup>24</sup> CONAMA, Conselho Nacional do Meio Ambiente. **Resolução n. 398, de 11 de junho de 2008**. Dispõe sobre o conteúdo mínimo do Plano de Emergência Individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, originados em portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, sondas terrestres, plataformas e suas instalações de apoio, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares, e orienta a sua elaboração. Disponível em: <http://www.mpce.mp.br/wp-content/uploads/2015/12/Resolu%C3%A7%C3%A3o-CONAMA-n%C2%BA-398-08-Plano-Emerg%C3%Aancia-Individual-para-polui%C3%A7%C3%A3o-por-%C3%B3leo.pdf>. Acesso em 03 nov. 2022

<sup>25</sup> BRASIL. **Decreto Federal n. 8.127/2013, de 6 de novembro de 2003**. Institui o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional, altera o Decreto nº 4.871, de 6 de novembro de 2003, e o Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/decreto/D8127.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%208.127%2C%20DE%2022,2002%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8127.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%208.127%2C%20DE%2022,2002%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias). Acesso em 19 dez. 2022

<sup>26</sup> ROCHA, Marlon; PIERRO, Luís Fernando di. Panorama do transporte hidroviário de cargas no Brasil e seus principais aspectos ambientais. In: **Infraestrutura no direito do ambiente**. MILARÉ; Édis; MORAIS, ROBERTA Jardim de; ARTIGAS, Priscila Santos; ALMEIDA, André Luís Coentro (Coord.). São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016, p. 623

<sup>27</sup> ROCHA, Marlon; PIERRO, Luís Fernando di. Panorama do transporte hidroviário de cargas no Brasil e seus principais aspectos ambientais. p. 625

## 2. DIREITO DOS DESASTRES NO AMBIENTE MARINHO

O direito dos desastres tem despontado no mundo como forma de resposta jurídica às catástrofes naturais e antropogênicas. É conceituado como um processo de estabilização social por decisões jurídicas dinâmicas, em um processo de racionalização das incertezas. Sua função é fornecer estabilidade em um processo de anormalidade, restabelecendo uma nova normalidade o mais rápido possível<sup>28</sup>.

Catástrofe ou desastre ambiental não possui uma definição universalmente aceita. A Resolução 46/182, que dispõe sobre o Fortalecimento de Coordenação e de Assistência Humanitária de Emergência, optou por não apresentar um conceito de desastre em seu texto, o que amplia o âmbito de sua aplicação. Portanto, tem-se a configuração de desastres sempre que ocorrerem perdas materiais, ambientais e humanas, que excedem a capacidade da sociedade afetada de recuperar-se<sup>29</sup>.

Apesar da noção de desastre apresentar uma dimensão mais ampla, Farber<sup>30</sup> propõe uma delimitação mais específica, a partir da intersecção do Direito dos Desastres e do Direito Ambiental. Segundo Kokke<sup>31</sup>, o direito dos desastres pode ser conceituado como a atribuição de responsabilidade para precaução, prevenção e dinâmica de concertação de ações em face do risco. O desafio, portanto, é criar ferramentas no ordenamento jurídico que permitam atuação prévia, com concatenação de deveres de conduta, construção e performance de instituição para uma fase prévia à geração da lesão.

Uma das características do direito dos desastres consiste em antecipar os problemas a partir de um “círculo de gestão de risco”, o qual reflete estratégias e instrumentos com prestação de contas emergenciais, de modo a prevenir e mitigar futuros danos, evitando novos desastres<sup>32</sup>. Portanto, a gestão de riscos catastróficos que se defende é aquela que previna e preveja novos danos, e não apenas composta por uma ajuda posterior

---

<sup>28</sup> CARVALHO; Winter Delton. Direito internacional dos desastres: da centralidade na resposta humanitária à formação do dever internacional de redução de riscos de desastres. **Revista Brasileira de Políticas Públicas e Internacionais**, v. 5, n. 2, ago./2020, pp. 335-350. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/rppi/article/view/52677/31211>. Acesso em 02 mai. 2022

<sup>29</sup> SOUSA, Livia Maria; MONT'ALVERNE Tarin Cristino Frota. Desastres ambientais no meio marinho em decorrência do derramamento de óleo: a (in)suficiência dos instrumentos jurídicos de mitigação do dano e resposta eficaz. Inter – **Revista de Direito Internacional e Direito Humanos da UFRJ**. Vol. 4 n° 2, Julho a dezembro de 2021, pp. 126-154 .

<sup>30</sup> FARBER, Daniel. Navegando a intersecção entre o Direito Ambiental e o Direito dos Desastres. In: FARBER, Daniel A.; CARVALHO, Délton Winter (org.) **Estudos aprofundados em Direito dos Desastres: Interfaces comparadas**. 1ª ed. Curitiba: Editora Prismas, 2017.

<sup>31</sup> KOKKE, Marcelo. **Desastres ambientais e o papel do direito**. Belo Horizonte: Conhecimento, 2020, v. 1, p. 193-210.

<sup>32</sup> CARVALHO; Winter Delton. Direito internacional dos desastres: da centralidade na resposta humanitária à formação do dever internacional de redução de riscos de desastres. p. 115

ao ocorrido<sup>33</sup>.

O marco legal brasileiro do direito dos desastres se deu com a publicação da Lei nº 12.608/2012<sup>34</sup>, a qual dispõe sobre a Política Nacional de Proteção e Defesa Civil (PNPDEC), sobre o Sistema Nacional de Proteção e Defesa Civil (SINPDEC) e sobre Conselho Nacional de Proteção e Defesa Civil (CONPDEC). O dispositivo normativo autoriza a criação de sistema de informações e monitoramento de desastres e dá outras providências.

O artigo 2º da referida lei estabelece que é dever da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios adotar as medidas necessárias à redução dos riscos de desastre, as quais podem ser executadas com a colaboração de entidades públicas ou privadas e da sociedade em geral. Há, ainda, a previsão de um cadastro nacional a ser elaborado pelos municípios, com um plano de implantação de obras e serviços para a redução de riscos de desastre.

Seguindo essa linha de prevenção, a Lei 12.608/12 autorizou a criação de sistema de informações e monitoramento de desastres, o qual integra diversos produtos da Secretaria Nacional de Proteção e Defesa Civil - SEDEC, com o objetivo de qualificar e dar transparência à gestão de riscos e desastres no Brasil, por meio da informatização de processos e disponibilização de informações sistematizadas dessa gestão.

Em 10 de dezembro de 1998, o Decreto 2870 promulga, no Brasil, a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo. Com esse decreto, o país fica obrigado a levar a bordo um Plano de Emergência para poluição por óleo; a desenvolver procedimentos para que os comandantes de navios e encarregados das plataformas oceânicas notifiquem, imediatamente, todo evento de provável vazamento de óleo; e que se criem Sistemas Nacionais e Regionais de Preparo e Resposta, os quais devem designar uma autoridade nacional competente para executar um Plano Nacional de Contingência que relacione os diversos órgãos envolvidos. No entanto, a Convenção não prevê nenhum tipo de sanção para o navio que deixar de comunicar um incidente de poluição por óleo.

Embora a lei e os tratados discorram sobre desastres ambientais, não há uma legislação detalhada que contemple a comunicação de risco em caso de uma catástrofe

---

<sup>33</sup> CARVALHO, Délton Winter de; DAMACENA, Fernanda Dalla Libera. A intensificação dos desastres naturais, as mudanças climáticas e o papel do Direito Ambiental. **Revista de Informação Legislativa**, ano 49, n. 193, p. 95, jan./mar. 2012.

<sup>34</sup> BRASIL. **Lei nº 12.608/2012, de 10 de abril de 2012**. Institui a Política Nacional de Proteção e Defesa Civil - PNPDEC; dispõe sobre o Sistema Nacional de Proteção e Defesa Civil - SINPDEC e o Conselho Nacional de Proteção e Defesa Civil - CONPDEC; autoriza a criação de sistema de informações e monitoramento de desastres; altera as Leis nºs 12.340, de 1º de dezembro de 2010, 10.257, de 10 de julho de 2001, 6.766, de 19 de dezembro de 1979, 8.239, de 4 de outubro de 1991, e 9.394, de 20 de dezembro de 1996; e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12608.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12608.htm). Acesso em 19 dez. 2022

antropogênica. Como consequência, a divulgação de muitos acidentes provocados pelo homem costuma ser associada a desastres naturais, casos fortuitos ou de força maior, o que nem sempre corresponde à realidade. É nessa conjuntura que se inclui uma reflexão sobre a importância de um planejamento de comunicação como instrumento obrigatório a ser inserido na doutrina que envolve o direito de desastres ambientais em caso de poluição marinha, de modo a efetivar o direito de acesso à informação ambiental ao cidadão.

### 3. O DIREITO DE ACESSO À INFORMAÇÃO AMBIENTAL EM CASO DE DESASTRES MARINHOS

O acesso à informação ambiental deriva do direito de acesso à informação, presente no rol de direitos fundamentais do artigo 5º da CRFB e, portanto, é considerado um direito fundamental também. Ele é considerado fundamental porque compreende uma parte significativa para o desenvolvimento da pessoa em sua totalidade, inerente a todos os seres humanos<sup>35</sup>.

Relacionado à esfera da liberdade do indivíduo, o direito à informação ambiental possibilita escolhas no partido no jogo político ambiental. Somente o cidadão devidamente informado e consciente da realidade e da problemática ambiental é capaz de atuar de forma qualificada no processo político, ensejando a autonomia e a autodeterminação da sua condição político-participativa<sup>36</sup>.

No processo de efetivação do direito de acesso à informação ambiental, para assegurar a força normativa constitucional, deve haver um envolvimento de vários atores, sob pena de se tornar o referido direito tão somente uma norma simbólica sem poder de transformação, haja vista a ausência de efetivação. Nesse sentido, todos os direitos fundamentais demandam ações positivas do Estado para sua concretização<sup>37</sup>.

Embora as praias marítimas, as ilhas oceânicas e as costeiras, bem como os recursos da plataforma continental, zona econômica exclusiva e o mar territorial sejam bens da União, nos termos do artigo 20 da Constituição Federal, o Brasil é um país federativo. Portanto, as competências relativas à proteção do meio ambiente e ao combate à poluição, em qualquer de suas formas, são compartilhadas entre União, Estados e Municípios conforme

---

<sup>35</sup> DIZ, Jamile Berhamaschine Mata; DISCACCIATI, Ana Clara Gonçalves. O acesso à informação no direito ambiental e a convenção de Aarhus: a efetivação do direito fundamental à participação. **Revista Pensar**, v. 22, n. 2 – Maio-Agosto 2017

<sup>36</sup> SARLET, Ingo Wolfgang; FENSTERSEIFER, Tiago. **Direitos Ambientais Procedimentais: acesso à informação, a participação pública na tomada de decisão e acesso à justiça em matéria ambiental.** Revista Novos Estudos Jurídicos Eletrônica, Vol. 23 – n 2 – Maio-Agosto 2018.

<sup>37</sup> GALDINO, Flávio. **Introdução à teoria dos custos do direito: direitos não nascem em árvores.** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005

estabelece o art. 23, VI, da Constituição.

Com base nessa ideia, para concretizar o direito de acesso à informação ambiental em caso de desastres ambientais de derramamento de óleo, é necessário regulamentar um planejamento de comunicação que envolva as esferas federal, estadual e municipal. No entanto, não basta a criação de uma lei ou decreto exigindo esse planejamento padrão de comunicação. É preciso refletir sobre o conteúdo dessas exigências, bem como analisar o modo como esse planejamento será executado.

De acordo com o International Risk Governance Council<sup>38</sup> (IRGC)<sup>39</sup>, a comunicação de risco é o processo de troca ou compartilhamento relacionado a dados de riscos, informações e conhecimentos entre diferentes grupos, como cientistas, reguladores, indústria, consumidores ou o público em geral. Essa comunicação é a de maior importância para uma governança de risco eficaz<sup>40</sup>. O IRGC enfatiza a importância da comunicação aberta, transparente e inclusiva como um dos aspectos transversais à governança de riscos de desastres.

Em janeiro de 2022, o Poder Executivo publicou o Decreto nº 10.950/22<sup>41</sup>, o qual dispõe sobre o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional. O artigo 2º define poluidor como qualquer “pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, de forma direta ou indireta, por incidente de poluição por óleo”. No artigo 4º, ficou estabelecida a criação do Sistema de Informações Sobre Incidentes de Poluição por Óleo em Águas Sob Jurisdição Nacional - Sisnóleo, instrumento que tem por objetivo consolidar e disseminar, em tempo real, informação geográfica sobre prevenção, preparação e resposta a incidentes de poluição<sup>42</sup>.

No artigo 21 do referido decreto, descreve-se os instrumentos a serem utilizados pelo Plano Nacional de Contingência para atingir seus objetivos. Dentre esses, alguns

---

<sup>38</sup> IRGC. INTERNATIONAL RISK GOVERNMENT CONCIL. Disponível em: <https://irgc.org/about/>. Acesso em: 24 abr. 2022.

<sup>39</sup> O International Risk Governance Council (IRGC) é uma organização independente cuja missão é ajudar a compreender e a gerir riscos globais emergentes que têm impacto na segurança, saúde humana, ambiente, economia e na sociedade. O IRGC focaliza a sua ação no desenvolvimento de conceitos e estratégias de governação do risco, sendo esta uma área crucial perante a necessidade de tomar decisões relacionadas com o risco e de conseguir uma maximização da confiança das comunidades nos processos e nas estruturas que causam e geram os processos de perigo.

<sup>40</sup> IRGC. INTERNATIONAL RISK GOVERNMENT CONCIL. Disponível em: <https://irgc.org/about/>. Acesso em: 24 abr. 2022

<sup>41</sup> BRASIL. **Decreto Federal n. 10.950/22, de 27 de janeiro de 2022**. Dispõe sobre o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/\\_Ato2019-2022/2022/Decreto/D10950.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2019-2022/2022/Decreto/D10950.htm). Acesso em: 19 dez. 2022

<sup>42</sup> SISNOLEO. Sistema de Informações Sobre Incidentes de Poluição por Óleo em Águas Sob Jurisdição Nacional. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/component/tags/tag/sisnoleo>. Acesso em: 27 mai. 2022.

envolvem comunicação de riscos: cartas de sensibilidade ambiental ao óleo e outros dados ambientais das áreas atingidas ou em risco de serem atingidas; redes integradas de resposta à fauna atingida por incidente de poluição por óleo; planos de ação dos órgãos ambientais federais, estaduais e municipais em incidentes de poluição por óleo e funcionamento de um Sistema de Informações (Sisnóleo).

O Decreto nº 4136/2002<sup>43</sup> apresenta em seu conteúdo um modelo de comunicação inicial a ser apresentado em caso de vazamento com óleo. Dentre os dados obrigatórios a serem apresentados, estão: nome do navio ou instalação que originou o incidente; data, hora e localização do incidente e da primeira observação; situação atual da descarga (localização geográfica, substância descarregada, causa provável do acidente) e ações iniciais que foram tomadas.

Este decreto especifica as sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000<sup>44</sup>.

Os artigos 46 a 49 do Decreto nº 4.136/2002 estabelecem sanções de multa aos navios que deixarem de comunicar qualquer incidente que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional aos seguintes locais: Capitania dos Portos ou Capitania Fluvial da Jurisdição do incidente; órgão ambiental competente e órgão regulador da indústria do petróleo.

No entanto, o decreto não determina em quanto tempo exatamente o incidente deve ser comunicado e nem exige uma comunicação direcionada à sociedade e às comunidades atingidas por desastres ambientais. Ademais, prevê apenas penalidade de multa em caso de ausência dessa comunicação.

---

<sup>43</sup> BRASIL. **Decreto Federal n. 4.136/2002, de 20 de fevereiro de 2002.** Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei no 9.966, de 28 de abril de 2000, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/2002/D4136.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4136.htm). Acesso em 19 dez. 2022

<sup>44</sup> BRASIL. **Lei no 9.966, de 28 de abril de 2000.** Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9966.htm#:~:text=L9966&text=LEI%20No%209.966%2C%20DE%2028%20DE%20ABRIL%20DE%202000.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20preven%C3%A7%C3%A3o%20o,nacional%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9966.htm#:~:text=L9966&text=LEI%20No%209.966%2C%20DE%2028%20DE%20ABRIL%20DE%202000.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20preven%C3%A7%C3%A3o%20o,nacional%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias). Acesso em 19 dez. 2022

## 4 A COMUNICAÇÃO DE RISCO COMO PARTE INTEGRANTE DO DIREITO DOS DESASTRES<sup>65</sup>

Com a intensificação do transporte marítimo, a poluição marinha ocorre de diversas maneiras, sendo o vazamento de cargas e combustíveis uma das principais. O tema adquire importância ainda maior no Brasil, em função de sua extensa área oceânica, com cerca de 5,7 milhões de quilômetros quadrados e dela retirados, aproximadamente, 95% do petróleo, 80% do gás natural e 45% do pescado produzido no país, além de uma rica biodiversidade. Soma-se a isso o fato de que as nossas rotas marítimas são responsáveis pelo escoamento de 95% do comércio exterior brasileiro<sup>45</sup>. Desse modo, as ações preventivas são essenciais, inclusive no campo da comunicação de risco.

Em 2019, o Brasil sofreu com um vazamento de cerca de cinco mil toneladas de óleo em seu litoral, que atingiu 4.334 km em 11 estados do Nordeste e Sudeste, 120 municípios e 724 localidades, um terço do litoral brasileiro. Esse desastre é considerado o maior derramamento de óleo bruto da história do País e um dos mais extensos registrados no mundo<sup>46</sup>.

De acordo com Sousa e Mont'alverne<sup>47</sup>, o acidente ocorrido no litoral nordestino pode ser considerado um desastre ambiental pelo fato de ter “afetado a vida e a saúde humana no continente, além de gerar sérios impactos econômicos na zona afetada, acarretando prejuízos graves aos setores pesqueiros, turísticos, entre outros”. Conforme as autoras, os desastres ocasionados por navios petroleiros - por colisão, encalhe ou explosão das embarcações - possuem um elevado grau de periculosidade dos danos provocados aos ecossistemas marinhos.

O primeiro registro do derramamento de óleo se deu em 30 de agosto de 2019, no litoral da Paraíba. Nos meses subsequentes, o óleo atingiu toda a costa nordestina, além dos litorais dos estados do Espírito Santo e do Rio de Janeiro. Dos mais de 4000 km de extensão da área monitorada, cerca de 1000 km da costa brasileira foram atingidos pelo óleo, em diferentes graus<sup>48</sup>

---

<sup>45</sup> SOUSA, Livia Maria; MONT'ALVERNE Tarin Cristino Frota. Desastres ambientais no meio marinho em decorrência do derramamento de óleo: a (in)suficiência dos instrumentos jurídicos de mitigação do dano e resposta eficaz. p.131

<sup>46</sup> IBAMA. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. Localidades afetadas. Disponível em: [http://www.ibama.gov.br/phocadownload/emergenciasambientais/2019/manchasdeoleo/2019-11-24\\_localidades\\_afetadas.pdf](http://www.ibama.gov.br/phocadownload/emergenciasambientais/2019/manchasdeoleo/2019-11-24_localidades_afetadas.pdf). Acesso em: 01 mar. 2022.

<sup>47</sup> SOUSA, Livia Maria; MONT'ALVERNE Tarin Cristino Frota. Desastres ambientais no meio marinho em decorrência do derramamento de óleo: a (in)suficiência dos instrumentos jurídicos de mitigação do dano e resposta eficaz. p.138

<sup>48</sup> IBAMA; **Manchas de óleo: Localidades atingidas**, s.n.

Apesar de tamanha repercussão, o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional (PNC), decorrente da Lei 9.966/2000 e previsto no Decreto nº 8.127/2013, demorou para ser acionado. Em função da demora, o MPF ajuizou a ação civil pública de nº 0805679-16.2019.4.05.8500, em 17 de outubro de 2019, com o objetivo de obrigar o Governo Federal a acionar Plano Nacional de Contingência para Acidentes com Óleo nos nove estados do Nordeste.

Em novembro de 2019, a Polícia Federal apontou como possível responsável pelo vazamento um navio grego da empresa Delta Tankers<sup>49</sup>, a qual afirmou ter provas de não ter derramado óleo no Nordeste e anunciado que iria buscar maneiras de reparar legalmente os danos à sua imagem<sup>50</sup>. Após ser suspeita do vazamento, a empresa emitiu a seguinte nota, publicada em inglês e traduzida pelo site Poder 360:

Delta Tankers LTD., operadora do transportador de petróleo cru Bouboulina, sob uma bandeira grega, informa que conduziu uma busca completa por material de suas câmeras e sensores que todos seus navios carregam como parte de sua política ambiental e de segurança, para monitorar a atividade a bordo, atividade do interna da embarcação, bem como alterações de curso, paradas, velocidade, etc. Não há prova de que o veículo tenha parado, conduzido nenhum tipo de operação navio-navio, expelido ou vazado óleo, desacelerado, feito curva brusca, em sua passagem da Venezuela para Melaka, Malásia. Esse material deverá ser compartilhado com as autoridades brasileiras, elas devem contactar a investigação da empresa. Até agora, esse contato não foi feito. Como foi noticiado ontem, 1º de novembro, na manifestação inicial da Delta Tankers, seu navio navegou da Venezuela carregado em 19 de julho de 2019, indo diretamente, sem paradas em outros portos, para Melaka, Malásia, onde toda a carga foi entregue sem perdas. Delta Tankers LTD. trabalha seguindo políticas ambientais estritas, de acordo com regulamentos internacionais e as câmeras e sensores em todos seus navios são parte dessas políticas.

Em dezembro de 2021, a Polícia Federal concluiu o inquérito envolvendo o vazamento de óleo no Nordeste, apontando novamente a empresa Delta Tankers como responsável pelo maior vazamento de óleo no Brasil. Foram indiciados a empresa Delta, responsável pelo navio, e os dois tripulantes, o comandante Konstantinos Panagiotakopoulos e o chefe de máquinas Pavlo Slyvka, por deixarem de comunicar às autoridades o lançamento do material no oceano, causando prejuízos ao ambiente, que resultaram em danos à saúde<sup>51</sup>.

---

<sup>49</sup> GREENPEACE. Polícia Federal aponta responsável pelo óleo do nordeste. Disponível em: <https://www.greenpeace.org/brasil/blog/policia-federal-aponta-responsavel-pelo-oleo-no-nordeste/>. Acesso em: 01 dez. 2022

<sup>50</sup> O ECO. Delta afirma ter provas de que não derramou óleo no nordeste. Disponível em: <https://oeco.org.br/noticias/delta-tankers-afirma-ter-provas-de-que-nao-derramou-oleo-no-nordeste/>. Acesso em: 01 mar. 2022.

<sup>51</sup> PETRONOTÍCIAS. Polícia federal concluiu inquérito sobre vazamento de óleo, acusou um navio grego e apontou prejuízo de 188 milhões de reais. Disponível em: <https://petronoticias.com.br/policia-federal-concluiu-inquerito-sobre-vazamento-de-oleo-acusou-um-navio-grego-e-apontou-prejuizos-de-r-188-milhoes/>. Acesso em: 15 jun. 2022.

Depois de indiciada, em buscas realizadas na internet, não foi encontrada nenhuma manifestação da empresa.

Assim, é essencial a inclusão da obrigatoriedade de um plano de comunicação detalhado em caso de desastres ambientais a ser exigida também das próprias embarcações, com responsabilização em caso de descumprimento dessa medida. Essa divulgação visa não somente mitigar os danos causados pelo vazamento do óleo, mas também tem como objetivo divulgar o nome de empresas que cometem atos de violação ao ambiente, de modo a permitir, por exemplo, aos cidadãos escolher produtos sustentáveis, bem como possibilitar ao Estado efetivar as devidas punições dos responsáveis.

Um exemplo a ser seguido é o de Portugal, cuja Lei nº 50/2006, conhecida como lei-quadro da contra-ordenações ambientais, traz a publicidade da condenação como sanção acessória da infração penal. O artigo 38 da referida lei determina a publicação periódica local ou regional em jornal diário de âmbito nacional de um extrato com a caracterização da infração e a norma violada, identificação do infrator e sanção aplicada. Ao estabelecer o dever de informar quem são os infratores ambientais, a referida lei promove um franco acesso de dados ao cidadão<sup>52</sup>.

Embora a Constituição traga o acesso à informação como direito fundamental, previsto no artigo 5º, XIV, muitas empresas optam por não se expor ao público após uma catástrofe ambiental, algo que deveria ser expressamente vedado. Além da empresa, o Poder Público também deve ter o compromisso de divulgar todas as informações relacionadas a desastres ambientais, nos termos do artigo 37 da Constituição Federal, o qual traz a publicidade como um princípio do direito administrativo. Segundo Machado<sup>53</sup>, a publicidade não é só um dos pilares da democracia, como representa a possibilidade de um sistema de governo onde haja moralidade e prestação de contas dos atos da administração pública.

Em sua Opinião Consultiva nº 23/2017, a Corte Interamericana de Direitos Humanos estabeleceu que os Estados americanos “devem agir de acordo com o princípio da precaução para proteger os direitos à vida e à integridade pessoal”, o que caracteriza um passo à frente no longo debate sobre esse princípio no direito internacional. Portanto, esse princípio deve ser respeitado sob a ótica do direito de acesso à informação e do dever estatal de transparência, sendo exigido planejamento de comunicação sempre que as ações humanas possam a vir causar impactos ao meio ambiente.

No caso do vazamento de óleo no litoral do Nordeste do Brasil, em buscas

---

<sup>52</sup> PORTUGAL. Lei nº 50/2006, de 29 de agosto de 2006. Lei Quadros das Contra-ordenações ambientais. Disponível em: [https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei\\_mostra\\_articulado.php?nid=1356&tabela=leis](https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=1356&tabela=leis). Acesso em: 19 abr. 2022

<sup>53</sup> MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito à informação e meio ambiente**. São Paulo: Malheiros, 2018, p. 65.

realizadas na internet, não é possível encontrar nenhuma coletiva de imprensa com os responsáveis pelos danos ambientais, nem mesmo quando a Polícia Federal indiciou a Delta Tankers pelo desastre: a empresa foi procurada por veículos de comunicação, mas não se manifestou nas notícias publicadas em que foi acusada de ter causado o acidente<sup>5455</sup>.

Apesar de tamanha proporção, as investigações para encontrar o causador do acidente perduraram por dois anos, e pouco se descobriu sobre as razões do desastre - uma vez que a empresa indiciada pela Polícia Federal nega envolvimento com o acidente - sobre a real extensão dos danos, o total de óleo derramado e, muito menos, sobre as punições aplicadas. Os próprios trabalhadores muitas vezes não estão preparados ou são proibidos de promover uma comunicação interna fluida em caso de desastres ambientais, prejudicando não somente a essa categoria - os primeiros a serem afetados com catástrofes - mas dificultando a comunicação com a comunidade afetada e também com a sociedade.

Um exemplo das consequências de uma ausência de comunicação interna efetiva ocorreu durante o rompimento da barragem do Fundão, em Mariana, no Brasil. Um estudo realizado por um Instituto privado, dois anos antes do desastre, apontava para riscos de rompimento caso a empresa Samarco mantivesse ou ampliasse o armazenamento dos rejeitos acima da capacidade ideal. O delegado da Polícia Federal, Roger Lima de Moura, afirmou em depoimento à imprensa que a empresa estava ciente dos riscos, baseado em trocas de mensagens internas entre técnicos e diretores que indicavam essa possibilidade<sup>56</sup>.

Em alguns casos de catástrofes ambientais, a empresa até aparece em público. No entanto, seu objetivo maior costuma ser mitigar os danos à sua reputação ao se utilizar de instrumentos de propaganda e marketing para promover uma divulgação unilateral, apenas para antecipar sua versão dos fatos, muitas vezes associando a catástrofe a um caso fortuito ou se eximindo de responsabilidades.

No caso Samarco, acima citado, foram cometidos vários erros de comunicação pela empresa, sendo um dos principais o desejo de se promover até mesmo no momento de

---

<sup>54</sup> O ESTADÃO. **PF indícia empresa grega e chefes de tripulação por vazamento de óleo no litoral em 2019**. Disponível em: <https://sustentabilidade.estadao.com.br/noticias/geral,pf-indicia-empresa-grega-e-chefes-de-tripulacao-por-vazamento-de-oleo-no-litoral-em-2019,70003914573..> Acesso em: 19 abr. 2022

<sup>55</sup> ÉPOCA NEGÓCIOS. **PF indícia empresa grega, dona de navio, por espalhar óleo pelo litoral**. Disponível em; <https://epocanegocios.globo.com/Um-So-Planeta/noticia/2021/12/epoca-negocios-pf-indicia-empresa-grega-dona-de-navio-por-espalhar-oleo-pelo-litoral.html>. Acesso em 02 mai. 2022

<sup>56</sup> BUENO, W. da C. GESTÃO DA COMUNICAÇÃO EM DESASTRES AMBIENTAIS: conflitos de interesse, de práticas e de discursos. **Revista Observatório**, [S. l.], v. 4, n. 2, p. 552, 2018. DOI: 10.20873/ufft.2447-4266.2018v4n2p.552. Disponível em: <https://sistemas.uff.edu.br/periodicos/index.php/observatorio/article/view/4698>. Acesso em: 22 dez. 2022.

um grande desastre.<sup>57</sup>

O cidadão costuma enfrentar problemas sérios de comunicação de empresas e órgãos públicos, a começar pela informação disponibilizada, que nem sempre é o que ele necessita. Antes de tudo, o que se costuma divulgar é aquilo que interessa ao órgão ou empresa divulgar. No entanto, uma divulgação de um desastre ambiental que objetiva apenas cuidar da imagem e da reputação do causador de um dano ambiental se aproxima mais de uma forma de propaganda do que de uma comunicação pública, a qual tem como objetivo informar para a construção da cidadania. Como consequência de uma divulgação enviesada, há uma falha no cumprimento do direito de acesso à informação<sup>58</sup>.

No caso do vazamento de óleo no litoral nordestino, por exemplo, a empresa Delta Tanker<sup>59</sup> publicou uma nota, em 2019, para negar seu envolvimento com o desastre ambiental, a qual foi replicada por vários veículos de comunicação<sup>60</sup>. No entanto, após ser indiciada pela Polícia Federal, em 2021, optou pelo silêncio como estratégia de defesa.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O acidente envolvendo o vazamento de óleo nas praias nordestinas evidenciou falhas na estrutura protetiva, sendo uma delas a ausência de acesso à informação no momento do acidente. Com base em análise dos dados presentes no site do Ibama sobre a catástrofe, percebe-se que nem a sociedade nem as comunidades atingidas receberam informações adequadas. Ademais, em buscas realizadas em plataformas científicas, não foram encontradas notas com posicionamento sobre os indiciados na mídia, não sendo possível saber de fato o responsável pelo desastre até o presente momento.

---

<sup>57</sup> A Samarco, ao longo de todo o processo, buscou atenuar o impacto da catástrofe, muitas vezes dificultando o trabalho dos jornalistas e das autoridades e divulgando informações sobre atendimento aos atingidos que eram parcialmente ou totalmente inverídicas. Fez circular inclusive um vídeo, veiculado em horário nobre da televisão brasileira, que foi objeto de contestação por parte de comunicadores, especialistas em crise e da opinião pública, pelo seu tom inadequado: insistia em promover uma propaganda institucional em vez de esclarecimentos à população, como se fosse ela a vítima da tragédia. BUENO, W. da C. GESTÃO DA COMUNICAÇÃO EM DESASTRES AMBIENTAIS: conflitos de interesse, de práticas e de discursos. **Revista Observatório**, [S. l.], v. 4, n. 2, p. 552, 2018. DOI: 10.20873/uff.2447-4266.2018v4n2p.552. Disponível em: <https://sistemas.uff.edu.br/periodicos/index.php/observatorio/article/view/4698>. Acesso em: 22 dez. 2022.

<sup>58</sup> BRANDÃO, Elizabeth Pazito. In: DUARTE, Jorge (organizador). **Comunicação Pública: Estado, Mercado, Sociedade e Interesse Público**. São Paulo: Editora Atlas, 2009

<sup>59</sup> CLC 69. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. Disponível em: [https://iopcfunds.org/wpcontent/uploads/2018/03/69CLC\\_e.pdf](https://iopcfunds.org/wpcontent/uploads/2018/03/69CLC_e.pdf). Acesso em: 21 mar. 2022

<sup>60</sup> PODER 360. Delta Tankers diz que não há provas de que seu navio derramou óleo no nordeste. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/brasil/delta-tankers-diz-que-nao-ha-prova-de-que-seu-navio-derramou-oleo-no-nordeste/>. Acesso em: 19 abr. 2022

Em caso de catástrofes ambientais, informações são essenciais para evitar danos maiores, daí a importância de garantir o direito de acesso à informação do cidadão. Uma medida mitigadora desses danos seria justamente a exigência de apresentação de um planejamento de comunicação das embarcações, com ações a serem realizadas em caso de desastre ambiental. Esse planejamento deve incluir a obrigatoriedade de divulgação na imprensa, nas comunidades atingidas e nos poderes públicos, com criação de um site que reúna todas as informações relacionadas ao desastre, preferencialmente traduzido em mais de uma língua, com disseminação das informações também nas principais redes sociais. É preciso, ainda, prever penalidades para a embarcação que não possuir – e também não colocar em prática – esse plano de comunicação.

Tratando especificamente de acidentes causados por vazamento de óleo, em janeiro de 2022, o Poder Executivo publicou o decreto 10.950/22, o qual dispõe sobre o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional, o que significa um passo a mais na regulamentação da comunicação em caso de desastre ambiental.

A próxima etapa consiste no desenvolvimento de uma rede de comunicação que envolva prestação de contas sobre riscos envolvendo a atividade petrolífera no Brasil, incluindo as embarcações. Assim, o direito de acesso à informação deve ser uma das perspectivas presente no direito dos desastres em caso de poluição marinha, pois ações de prevenção pautadas na comunicação de riscos são fundamentais para evitar danos maiores em casos de catástrofes. É preciso pensar a comunicação não apenas como instrumento de propaganda, mas como peça fundamental para produção e circulação de informações, promovendo o engajamento de atores em ações preventivas.

A comunicação de desastres em caso de poluição marinha permite a garantia de tomadas de decisões transparentes, confiáveis e que respeitem a dignidade da pessoa humana e os direitos da natureza. Ressalte-se que comunicação de risco não representa apenas a transmissão de informações, pois é um processo social e dinâmico, que promove a efetiva interação entre todos os públicos interessados.

Dentre suas funções essenciais, a comunicação em caso de desastres impede o surgimento de fenômenos que pioram os riscos, como desorientação, pânico, desconfiança e falsos rumores. Para que essa comunicação seja efetiva, é preciso que sejam levados em consideração os públicos envolvidos, sendo quatro os principais: a mídia; a comunidade no entorno do local do desastre ambiental; as instituições responsáveis pelo gerenciamento da crise (comunicação interinstitucional); além de uma comunicação interna, voltada para os funcionários de cada instituição (comunicação intrainstitucional).

Desses públicos envolvidos, ressalte-se a necessidade de um planejamento de

comunicação exclusivo para a mídia, devido à velocidade com que esta dissemina a informação, além do seu amplo alcance e credibilidade que possui pelo fato de contar com jornalistas profissionais. Nesse tipo de divulgação, é importante que o planejamento realizado também contemple a possibilidade de divulgação nos casos em que a mídia procura as instituições envolvidas com o desastre para receber informações.

Outro público essencial envolvido que merece uma atenção especial são as comunidades diretamente atingidas e as mais expostas aos riscos decorrentes do desastre, com ênfase nas lideranças comunitárias, de modo a garantir a dignidade da pessoa humana e contribuir para salvar vidas. A proposta de comunicação apresentada nesse artigo consiste em uniformizar a divulgação dos fatos entre todos os públicos envolvidos, evitando disseminação de boatos e de informações conflitantes.

Para ampliar a transparência das empresas em caso de acidentes com vazamento de óleo, existem algumas ações que podem ser adotadas como forma de incentivo: (a) a previsão específica de atenuação de penalidades aplicadas nas esferas administrativa e criminal (além das atenuantes que resultam genericamente da mitigação das consequências danosas); (b) a proibição de fomento estatal a pessoas jurídicas que não detenham programa de comunicação de risco, como, por exemplo, subvenções econômicas e incentivos fiscais; e, por fim, em determinados casos, (c) a proibição de que empresas sem programa de comunicação de risco em caso de poluição marinha venham a contratar com o Poder Público.

Como sugestão, deve ser exigida, ainda, uma divulgação padronizada em caso de incidente que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, voltada às comunidades do entorno do desastre, além de uma ampla comunicação pela imprensa, direcionada à sociedade. Somente desse modo, é possível reduzir as incertezas, em especial das pessoas mais expostas aos riscos, concretizando assim o direito à informação ambiental por meio da realização do dever estatal de proteção, o qual, por sua vez, inclui, além do exercício da transparência ativa, a identificação e responsabilização tempestiva e suficiente dos particulares poluidores, notadamente quando estes descumprem os deveres fundamentais sob exame.

## REFERÊNCIAS DAS FONTES CITADAS

ASLAN Jan Fernandes; PINTO, Augusto Eduardo Miranda; OLIVEIRA, Manildo Marcião. Poluição do meio ambiente marinho: um breve panorama dos princípios, instrumentos jurídicos e legislação brasileira. **Planeta Amazônia: Revista Internacional de Direito Ambiental e Políticas Públicas**. Disponível em: <https://periodicos.unifap.br/index.php/planeta/article/view/3397>. Acesso em: 05 dez. 2022

BECK, Ulrich. **Sociedade de risco: rumo a outra modernidade**. Tradução de Sebastião Nascimento. São Paulo: Editora 34, 2011

BORDAHANDY, Pierre-Jean. O quadro legal geral da exploração e da produção de petróleo no mar. **Revista Novos Estudos Jurídicos - Eletrônica, Vol. 21 - n. 3 - set-dez 2016**, Disponível em: <https://periodicos.univali.br/index.php/nej/article/view/9699/5450>. Acesso em: 05 dez. 2022

BRANDÃO, Elizabeth Pazito. *In*: DUARTE, Jorge (organizador). **Comunicação Pública: Estado, Mercado, Sociedade e Interesse Público**. São Paulo: Editora Atlas, 2009

BRASIL. **Decreto Federal n. 79.437, de 28 de março de 1977**. Promulga a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil de Danos Causados por poluição por óleo. (CLC 69). Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1970-1979/D79437.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1970-1979/D79437.htm). Acesso em: 01 nov. 2022

BRASIL. **Decreto n. 83.540, de 4 de junho de 1979**. Regulamenta a aplicação da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, e dá outras providências.

BRASIL. **Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988**. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7661.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7661.htm). Acesso em 19 dez. 2022

BRASIL. **Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990, art.92, I e II**. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 19 dez. 2022

BRASIL. **Decreto Legislativo n. 43, de 29 de maio de 1988**. Aprova o texto (\*) da Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta, e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, 1990, concluída em Londres, em 30 de novembro de 1990. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1998/decretolegislativo-43-29-maio-1998-356539-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em 19 out. 2022

BRASIL. **Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000**. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9966.htm#:~:text=L9966&text=LEI%20No%209.966%2C%20DE%2028%20DE%20ABRIL%20DE%202000.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20preven%C3%A7%C3%A3o%2C%20o,nacional%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9966.htm#:~:text=L9966&text=LEI%20No%209.966%2C%20DE%2028%20DE%20ABRIL%20DE%202000.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20preven%C3%A7%C3%A3o%2C%20o,nacional%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs). Acesso em 19 dez. 2022

BRASIL. **Decreto Federal n. 4.136/2002, de 20 de fevereiro de 2002**. Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional.

Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/2002/D4136.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4136.htm). Acesso em 19 dez. 2022

BRASIL. **Decreto Federal n. 8.127/2013, de 6 de novembro de 2003**. Institui o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional, altera o Decreto nº 4.871, de 6 de novembro de 2003, e o Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/decreto/D8127.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%208.127%2C%20DE%2022,2002%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAsncias](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/D8127.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%208.127%2C%20DE%2022,2002%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAsncias). Acesso em 19 dez. 2022

BRASIL. **Decreto Federal n. 7.257/2010, de 4 de agosto de 2010**. Dispõe sobre o Sistema Nacional de Defesa Civil -SINDEC. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/decreto/d7257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/d7257.htm). Acesso em 19 abr. 2022

BRASIL. **Lei nº 12.608/2012, de 10 de abril de 2012**. Institui a Política Nacional de Proteção e Defesa Civil - PNPDEC; dispõe sobre o Sistema Nacional de Proteção e Defesa Civil - SINPDEC e o Conselho Nacional de Proteção e Defesa Civil - CONPDEC; autoriza a criação de sistema de informações e monitoramento de desastres. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12608.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12608.htm). Acesso em 19 dez. 2022

BRASIL. **Decreto Federal n. 10.950/22, de 27 de janeiro de 2022**. Dispõe sobre o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/\\_Ato2019-2022/2022/Decreto/D10950.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2019-2022/2022/Decreto/D10950.htm). Acesso em: 19 dez. 2022

BRASIL. **Decreto Federal n. 10.980/22, de 25 de fevereiro de 2022**. Promulga a Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, firmada pela República Federativa do Brasil, em Londres, em 13 de fevereiro de 2004. Disponível em: <https://in.gov.br/web/dou/-/decreto-n-10.980-de-25-de-fevereiro-de-2022-383120419>. Acesso em 06 dez. 2022

BUENO, W. da C. GESTÃO DA COMUNICAÇÃO EM DESASTRES AMBIENTAIS: conflitos de interesse, de práticas e de discursos. **Revista Observatório**, [S. l.], v. 4, n. 2, p. 552, 2018. DOI: 10.20873/uft.2447-4266.2018v4n2p. 539-569.

CAFFERATTA, Néstor. El ascenso de los principios de derecho ambiental. **La Ley**, v. 28, n. 02, p. 2018, 2018.

CARVALHO, Winter Delton. Direito internacional dos desastres: da centralidade na resposta humanitária à formação do dever internacional de redução de riscos de desastres. **Revista Brasileira de Políticas Públicas e Internacionais**, v. 5, n. 2, ago./2020, pp. 335-350. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/rppi/article/view/52677/31211>. Acesso em 02 mai. 2022

CARVALHO, Winter Delton; DAMACENA, Fernanda Dalla Libera. A intensificação dos desastres naturais, as mudanças climáticas e o papel do Direito Ambiental. *Revista de Informação Legislativa*, ano 49, n. 193, p. 95, jan./mar. 2012.

CLC 69. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969. Disponível em: [https://iopcfunds.org/wpcontent/uploads/2018/03/69CLC\\_e.pdf](https://iopcfunds.org/wpcontent/uploads/2018/03/69CLC_e.pdf). Acesso em: 21 mar. 2022.

CONAMA, Conselho Nacional do Meio Ambiente. **Resolução n. 398, de 11 de junho de 2008.** Dispõe sobre o conteúdo mínimo do Plano de Emergência Individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/component/legislacao/?view=legislacao&legislacao=114131>. Acesso em 03 nov. 2022.

DIZ, Jamile Berhamaschine Mata; DISCACCIATI, Ana Clara Gonçalves. O acesso à informação no direito ambiental e a convenção de Aarhus: a efetivação do direito fundamental à participação. **Revista Pensar**, v. 22. n. 2 – Maio-Agosto 2017

ÉPOCA NEGÓCIOS. **PF indícia empresa grega, dona de navio, por espalhar óleo pelo litoral.** Disponível em: <https://epocanegocios.globo.com/Um-So-Planeta/noticia/2021/12/epoca-negocios-pf-indicia-empresa-grega-dona-de-navio-por-espalhar-oleo-pelo-litoral.html>. Acesso em 02 mai. 2022

FARBER, Daniel. Navegando a intersecção entre o Direito Ambiental e o Direito dos Desastres. *In*: FARBER, Daniel A.; CARVALHO, Délton Winter (org.) **Estudos aprofundados em Direito dos Desastres: Interfaces comparadas**. 1ª ed. Curitiba: Editora Prismas, 2017.

GALDINO, Flávio. **Introdução à teoria dos custos do direito: direitos não nascem em árvores**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005

GREENPEACE. **Polícia Federal aponta responsável pelo óleo do nordeste.** Disponível em: <https://www.greenpeace.org/brasil/blog/policia-federal-aponta-responsavel-pelo-oleo-no-nordeste/>. Acesso em: 01 dez. 2022

IBAMA. **Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.** Localidades afetadas. Disponível em: [http://www.ibama.gov.br/phocadownload/emergenciasambientais/2019/manchasdeoleo/2019-11-24\\_localidades\\_afetadas.pdf](http://www.ibama.gov.br/phocadownload/emergenciasambientais/2019/manchasdeoleo/2019-11-24_localidades_afetadas.pdf). Acesso em: 01 mar. 2022.

IRGC - INTERNATIONAL RISK GOVERNMENT CONCIL. Disponível em: <https://irgc.org/about/>. Acesso em: 24 abr. 2022.

IOPC Fund. **Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage.** 1992. Disponível em: <https://iopcfunds.org/wpcontent/uploads/2018/12/WEB-IOPC-Text-of-Conventions-ENGLISH.pdf>. Acesso em: 21 dez. 2022.

KOKKE, Marcelo. **Desastres ambientais e o papel do direito**. Belo Horizonte: Conhecimento, 2020, v. 1, p. 193-210.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito à informação e meio ambiente**. São Paulo: Malheiros, 2018.

MARPOL. **Convenção Internacional para Prevenção da Poluição Causada por Navios**. 1973. Disponível em: <https://www.ifpb.edu.br/cabedelocentro/cursos/epm/aceso-a-informacao/legislacao/normas-internacionais-final/marpol-convencao-internacional-para-a-prevencao-da-poluicao-por-navios-1973.pdf>. Acesso em: 7 nov 2022

MARTINS, Eliane Maria Octaviano; NEVES, Marcelo José. Exploração mineral nos fundos marinhos: o pleito brasileiro à autoridade internacional dos fundos marinhos e a elevação do Rio Grande. **Revista Jurídica**, v. 1, n. 68, p. 789-815, 2022.

GLOBO. **Marinha diz que óleo nas praias do nordeste não tem relação com desastre de 2019**. Disponível em: <https://www.band.uol.com.br/noticias/marinha-diz-que-oleo-nas-praias-do-nordeste-nao-tem-relacao-com-desastre-de-2019-16533677>. Acesso em 05/12/2022

O ECO. **Delta afirma ter provas de que não derramou óleo no nordeste**. Disponível em: <https://oeco.org.br/noticias/delta-tankers-afirma-ter-provas-de-que-nao-derramou-oleo-no-nordeste/>. Acesso em: 01 mar. 2022.

O ESTADÃO. **PF indicia empresa grega e chefes de tripulação por vazamento de óleo no litoral em 2019**. Disponível em: <https://sustentabilidade.estadao.com.br/noticias/geral,pf-indicia-empresa-grega-e-chefes-de-tripulacao-por-vazamento-de-oleo-no-litoral-em-2019,70003914573>. Acesso em: 19 abr. 2022

ONU. Organização das Nações Unidas. **Nuestros océanos, nuestro futuro, nuestra responsabilidad: proyecto de declaración**. Documento final da conferência. 17 de junho de 2022. Disponível em: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N22/389/10/PDF/N2238910.pdf?OpenElement>. Acesso em: 05 nov. 2022

OPRC 90. **Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation**. Disponível em: [https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/conv\\_oprc\\_0.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/sites/default/files/conv_oprc_0.pdf) . Acesso em: 05 nov. 2022

PETRONOTÍCIAS. **Polícia federal concluiu inquérito sobre vazamento de óleo, acusou um navio grego e apontou prejuízo de 188 milhões de reais**. Disponível em: <https://petronoticias.com.br/policia-federal-concluiu-inquerito-sobre-vazamento-de-oleo-acusou-um-navio-grego-e-apontou-prejuizos-de-r-188-milhoes/>. Acesso em: 15 jun. 2022.

PODER 360. **Delta Tankers diz que não há provas de que seu navio derramou óleo no nordeste**. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/brasil/delta-tankers-diz-que-nao-ha-prova-de-que-seu-navio-derramou-oleo-no-nordeste/>. Acesso em: 19 abr. 2022

PORTUGAL. **Lei nº 50/2006**, de 29 de agosto de 2006. Lei Quadros das Contra-ordenações ambientais. Disponível em: [https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei\\_mostra\\_articulado.php?nid=1356&tabela=leis](https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=1356&tabela=leis). Acesso em: 19 abr. 2022

ROCHA, Marlon; PIERRO, Luís Fernando di. Panorama do transporte hidroviário de cargas no Brasil e seus principais aspectos ambientais. *In: Infraestrutura no direito do ambiente*. MILARÉ; Édis; MORAIS, ROBERTA Jardim de; ARTIGAS, Priscila Santos; ALMEIDA, André Luís Coentro (Coord.). São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016

ROCHA, Armando; ERMIDA, Maria Pena. Direito do ambiente marinho. *In: Carla Amado Gomes Heloísa Oliveira (Ed.). Tratado de Direito do Ambiente. Volume II*. Lisboa: ICJP - Instituto de Ciências Jurídico-Políticas, 2022

SARLET, Ingo Wolfgang; FENSTERSEIFER, Tiago. Direitos Ambientais Procedimentais: acesso à informação, a participação pública na tomada de decisão e acesso à justiça em matéria ambiental. **Revista Novos Estudos Jurídicos Eletrônica**, Vol. 23 – n 2 – Maio-Agosto 2018.

SISNOLEO. **Sistema de Informações Sobre Incidentes de Poluição por Óleo em Águas Sob Jurisdição Nacional**. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/component/tags/tag/sisnoleo>. Acesso em: 27 mai. 2022.

SOUSA, Livia Maria; MONT'ALVERNE Tarin Cristino Frota. Desastres ambientais no meio marinho em decorrência do derramamento de óleo: a (in)suficiência dos instrumentos jurídicos de mitigação do dano e resposta eficaz. **Inter – Revista de Direito Internacional e Direito Humanos da UFRJ**. Vol. 4 nº 2, Julho a dezembro de 2021, pp. 126-154.

VIANNA, Godofredo Mendes. O tribunal marítimo e seu papel nos acidentes ambientais. *In: Infraestrutura no direito do ambiente*. MILARÉ; Édis; MORAIS, ROBERTA Jardim de; ARTIGAS, Priscila Santos; ALMEIDA, André Luís Coentro (Coord.). São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016.

ZOVICO, Tayane Grando Fraga. O sistema jurídico brasileiro de prevenção e compensação por derramamento de óleo persistente por embarcações e sua potencial evolução: análise crítica dos eventos ocorridos na costa do Brasil no ano de 2019. *Rdm*, São Paulo, v. 10, n. 58, p. 74-96, set. 2020, p. 83. Disponível em: [http://biblioteca2.senado.gov.br:8991/F/?func=direct&doc\\_number=001204598&local\\_base=SEN01](http://biblioteca2.senado.gov.br:8991/F/?func=direct&doc_number=001204598&local_base=SEN01). Acesso em: 23 dez. 2022.

#### INFORMAÇÕES DO AUTOR

##### Mônica Mota Tassigny

Mestrado e Doutorado em Educação pela Universidade Federal do Ceará (UFC/CE). Doutorado sanduíche na Ecole des Hautes Études en Sciences Sociales ( E. H. E. S. S/ Paris) e Pós Doutora pela Faculté de Droit et Sciences Politiques / Aix-Marseille Université (France) no Instituto Louis Favoreau (GERJC). Professora Titular do Programa de Pós-Graduação em Direito Constitucional da Universidade

de Fortaleza (PPGD/UNIFOR). Pesquisas e publicações nas áreas: educação, história, cultura, cidadania, sustentabilidade e inovação. Membro titular da Academia Metropolitana de Letras de Fortaleza (AMLEF) e da Sociedade das Amigas do Livro (SAL). Email: monica.tass@gmail.com. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4109325305631925>. Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-9483-0547>.

### **Ronald Fontenele Rocha**

Doutorando em Direito Constitucional pela Universidade de Fortaleza (PPGD/ UNIFOR). Mestre em Direito Constitucional pela Universidade de Fortaleza, Ceará, Brasil (PPGD/ UNIFOR). Especialista em Direito Constitucional e Processo Constitucional pela Universidade Estadual do Ceará e Escola Superior do Ministério Público do Ceará. Promotor de Justiça do Estado do Ceará. Fortaleza, Ceará, Brasil. Email: [ronald.fontenele@bol.com.br](mailto:ronald.fontenele@bol.com.br). Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4992903955169443>  
Orcid : <https://orcid.org/0000-0003-2350-9769>.

### **Andrea Bezerra de Melo Girão Mota**

Doutoranda em Direito Constitucional pela Universidade de Fortaleza. Mestra em Direito Constitucional pela Universidade de Fortaleza. Graduada em Jornalismo pela Universidade Federal do Ceará e em Direito pela Universidade Regional do Cariri. Master of Business Administration em Marketing pela Fundação Getúlio Vargas.

---

## COMO CITAR

---

TASSIGNY, Mônica Mota; ROCHA, Ronald Fontenele; MOTA, Andrea Bezerra de Melo Girão. Poluição marinha e direito dos desastres: análise do incidente de derramamento de óleo no litoral do nordeste brasileiro sob a perspectiva da comunicação de risco. **Novos Estudos Jurídicos**, Itajaí (SC), v. 29, n. 3, p. 591-616, 2024. DOI: 10.14210/nej.v29n2.p591-616.

Recebido em: 14 de fev. de 2023

Aprovado em: 23 de mai. de 2024