



## UM OLHAR EXPLORATÓRIO SOBRE O ARTIGO 97 DA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR EM FACE DO CRIME AMBIENTAL DE POLUIÇÃO MARÍTIMA

**Asley Tendsom Barbosa dos Santos, Brenda Camilli Alves Fernandes**

IFRN/CNAT – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte/ Campus Natal-Central, [asleytendsom@gmail.com](mailto:asleytendsom@gmail.com)

### RESUMO

A poluição do mar coloca em risco a vida marinha, a diversidade biológica e genética, assim como impacta diversos setores societários, inclusive econômicos. Nesse contexto, o objetivo do presente trabalho foi analisar as previsões normativas do artigo 97 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em face de eventuais acidentes de navegação que acarretem no crime ambiental de poluição marítima. A metodologia utilizada foi a de pesquisa exploratória e documental. Levou-se a concluir que um navio com bandeira de conveniência detém maior exposição a acidentes da navegação e irregularidades praticadas, podendo ocasionar severo impacto ambiental às regiões por eles percorridas. Com isso, sugere-se que empresas privadas investiguem melhor a procedência das embarcações por elas contratadas e principalmente o histórico de seus respectivos armadores.

**PALAVRAS-CHAVE:** Direito Marítimo, Poluição Marítima, Impactos Ambientais

### ABSTRACT

Pollution of the sea puts marine life, biological and genetic diversity at risk, as well as impacting various societal sectors, including economics. In this context, the objective of the present work was to analyze the normative predictions of article 97 of the United Nations Convention on the Law of the Sea in the face of possible navigation accidents that result in the environmental crime of maritime pollution. The methodology used was exploratory and documentary research. It was concluded that a ship with a flag of convenience has greater exposure to navigation accidents and irregularities, which can cause severe environmental impact to the regions they travel. Thus, it is suggested that private companies better investigate the origin of the vessels they hire and especially the history of their respective shipowners.

**KEY WORDS:** Maritime Law, Maritime Pollution, Environmental Impacts

### INTRODUÇÃO

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM III), artigo 91, pleiteia que “haja uma ligação significativa entre o Estado do Pavilhão e o navio prescrevendo que os Estados signatários necessitarão designar os requisitos essenciais para a atribuição de sua nacionalidade a determinado navio e dar a ele o direito de arvorar sua bandeira”. A referida norma, em seu artigo 94, exige que “todo Estado deve ordenar a abertura de um inquérito, efetuado por ou perante uma pessoa ou pessoas devidamente qualificadas, em relação a qualquer acidente marítimo ou incidente de navegação no alto mar, que envolve um navio arvorando a sua bandeira e no qual tenham perdido a vida ou sofrido ferimentos graves nacionais de outro Estado, ou se tenham provocado danos graves a navios ou a instalações de outro Estado ou ao meio marinho”. O artigo 97 determina que “em caso de abalroamento ou qualquer outro tipo de acidente da navegação ocorrido em alto mar que possa acarretar em pena para o capitão e a tripulação, os procedimentos para indução de pena e disciplinarização contra os envolvidos só podem ser iniciados perante autoridades com competências judiciais e administrativas do Estado de bandeira ou diante as do Estado de nacionalidade dos desses indivíduos”. Os Registros Abertos de Bandeira de Conveniência (BDC) se caracterizam pela prática de registrar um navio mercante a um Estado que seja divergente ao do proprietário ou armador. A referida prática de registro objetiva potencializar os lucros e minimizar os custos dos detentores das embarcações, onde tais Estados não exigem ou fiscalizam, com a devida importância, o cumprimento e disciplina do seguimento das normas nacionais e internacionais sobre os navios neles inscritos.



### OBJETIVOS

O presente trabalho objetiva analisar as previsões normativas do artigo 97 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em face de eventuais acidentes de navegação que acarretem no crime ambiental de poluição marítima.

### REFERENCIAL TEÓRICO

As fontes referenciadas, aqui expostas, buscarão perceber se à insuficiência na exigibilidade da fiscalização e controle de navios que arvoram bandeiras de conveniência na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM III), decreto N° 99.165, tratado multilateral que trata da regulação marítima, observando aspectos preponderantes buscando um vínculo com o alto índice de acidentes ou incidentes de navegação na marinha mercante.

Vejamos, em seu art. 97, *verbis*, grifos nossos:

Jurisdição penal em caso de abalroamento ou qualquer outro incidente de navegação. Em caso de abalroamento ou de qualquer outro incidente de navegação ocorrido a um navio no alto mar que possa acarretar uma responsabilidade penal ou disciplinar para o capitão ou para qualquer outra pessoa ao serviço do navio, os procedimentos penais e disciplinares contra essas pessoas só podem ser iniciados perante as autoridades judiciais ou administrativas do Estado de bandeira.

Em que se pese falar das responsabilidades sobre incidentes, não se vê aplicação da responsabilidade penal aos envolvidos, no caso do Navio Stellar Banner, cuja sua bandeira pertencia às Ilhas Marshall, o dano procedeu de forma material/financeira para a empresa sul-coreana detentora da embarcação, Polaris Shipping. Conforme figura abaixo, o navio ficou encalhado a cerca de 111 km da costa do estado brasileiro do Maranhão. Segundo relatos dos tripulantes, o casco do navio apresentou fissura, possivelmente, proveniente da falta de manutenção e fiscalização da autoridade detentora da bandeira da embarcação, após ser carregado com 260 mil toneladas de minério de ferro da empresa Vale, ficando durante 3 meses no oceano atlântico, até que se decidiu ser afundado pela detentora da embarcação, por não ser vantajoso financeiramente o seu reparo.

De forma igual, o artigo 194, inciso II, afirma, *verbis*, grifos nossos:

Os Estados devem tomar todas as medidas necessárias para garantir que as atividades sob sua jurisdição ou controle se efetuem de modo a não causar prejuízos por poluição a outros Estados e ao seu meio ambiente, e que a poluição causada por incidentes ou atividades sob sua jurisdição ou controle não se estenda além das áreas onde exerçam direitos de soberania, de conformidade com a presente Convenção.

Após o encalhe do Navio Stellar Banner, foi identificado pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais (IBAMA) uma mancha de óleo com raio de aproximadamente 830 metros com o cálculo de volume residual de 330 litros após o abalroamento.

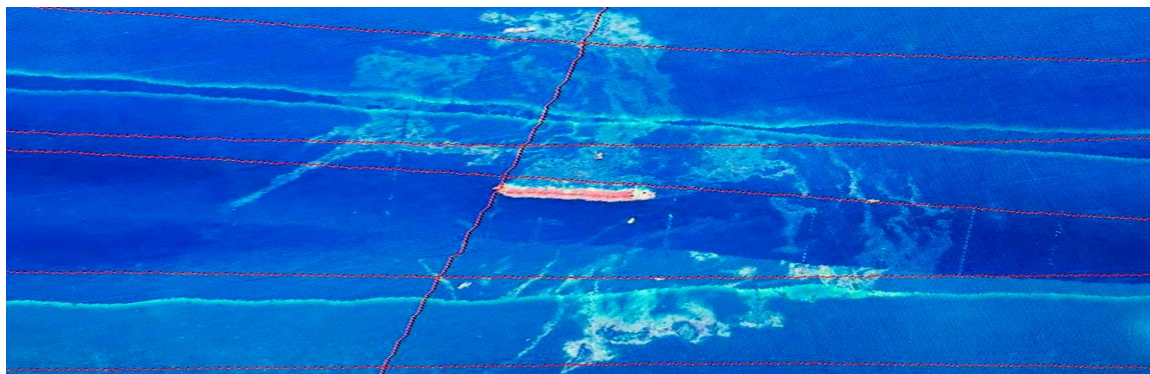


Figura 1: Mancha de óleo identificada pelo IBAMA. Fonte: [ibama.gov.br](http://ibama.gov.br), acesso em 27/02/2021



De acordo com Octaviano Martins (2016), entre os anos 1996 e 2002 aconteceram sete acidentes da navegação marítima de relevância ambiental mundial, onde destes sete acidentes, apenas um dos navios não era portador da Bandeira de Conveniência (Exxon Valdez, EUA, 1989).

As afirmações se comprovam pelo *Global Integrated Shipping System (GISYS)*, da *International Maritime Organization (IMO)*, agência especializada das Nações Unidas, que contabiliza o aumento dos acidentes com navios portadores de bandeiras de conveniência nos relatórios de acidentes mais graves em seu módulo *Marine Casualties and Incidents*. (LAWAND, GONTIJO, 2019, apud SILVA, 2020)

Segundo a Unctad (2019) os Estados do Panamá, Libéria e Ilhas Marshall são os mais procurados para registros de bandeiras de conveniência. No caso das Ilhas Marshall, os navios mais procurados são os graneleiros, como o caso do Stellar Banner, e tanques de óleo.

### METODOLOGIA UTILIZADA

Trata-se de uma pesquisa exploratória em que se utilizou revisão bibliográfica e análise documental, prosseguindo, partiu-se para uma análise hermenêutica sistêmica sobre a referida jurisdição aplicada a casos no âmbito marítimo e análise documental em que busca-se conhecer mais sobre uma situação de sinistro, como meio de permitir, com estes breves aportes, base para estudos posteriores sobre o respectivo tema. A revisão bibliográfica realizou-se, principalmente, sobre artigos e livros da área marítima/ambiental e aos princípios marítimos e ambientais, sendo complementada pela análise documental da legislação vigente, em âmbito nacional e internacional, especialmente a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar e a Lei n. 9.605 de 1998. Revisando de forma empírica mais didática, buscou-se, ainda, documentalmente, a coleta de dados secundários a serem usados como exemplos reais de incidentes marítimos que gera(ra)m impactos ambientais e culmina(ra)m no crime de poluição marítima em que não foi possível uma plena responsabilização dos envolvidos, em face da difícil aplicação jurisdicional a alguns dos Estados detentores de bandeiras das embarcações.



Figura 2: Navio Stellar Banner encalhado na costa do Maranhão. Fonte: G1, acesso em 26/02/2021

### RESULTADOS OBTIDOS

Constata-se, dessa breve análise, que o artigo 97 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, Convenção que entrou em vigor no Brasil em 1994, conforme previsto no Decreto n. 1.530 de 1995, apresenta uma relevante e perigosa lacuna legislativa ao prever que em caso de abalroamento ou outro incidente de navegação ocorrido em alto mar que acarretem responsabilização penal ou disciplinar apenas poderão ser iniciados, os eventuais procedimentos para a responsabilização dos envolvidos, perante as autoridades judiciais ou administrativas do Estado de bandeira ou perante as autoridades do Estado do qual essas pessoas sejam nacionais.

Ademais de tal previsão estar conforme entendimento internacional amplamente aceito, parece olvidar-se de situações excepcionais e danosas que podem ocorrer, como o caso de uma embarcação que arvore bandeira de conveniência. A Convenção busca resguardar e incentivar um elo genuíno entre o proprietário de uma embarcação e a bandeira arvorada,



contudo, para armadores desonestos, a falta de punições mais diretas e regramentos mais explícitos pode servir como um facilitador ou mesmo incentivador de ações ilícitas em prol de uma menor responsabilização e maior impunidade de abusos e crimes não só ambientais, como trabalhistas e cíveis, em geral. Isso também pode incentivar mais registros e matrículas em determinados países por mera conveniência.

A Lei brasileira n. 9.605, que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, dificilmente poderá ser aplicada em situações em que embarcações que provoquem o crime de poluição marítima possuam bandeira de conveniência, e tripulação estrangeira, em situações em que tais embarcações sejam consideradas em alto mar.

Se, por um lado, compreendemos como necessário e salutar respeitar o princípio da liberdade dos mares, defendemos ser imprescindível uma maior articulação dos organismos internacionais em prol da regulamentação das situações excepcionais e potencialmente danosas, que podem impactar demasiadamente o meio ambiente em determinados tipos de acidentes da navegação, desrespeitando, inclusive, princípios ambientais relevantes, como o princípio da precaução.

### CONCLUSÕES

Em que pese o caráter generalista comum a Convenções internacionais, por sua própria natureza, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar necessita atualizar ou mesmo melhor especificar alguns de seus regramentos, para que possa melhor atender as suas próprias finalidades de contribuição para a manutenção da paz, da justiça e do progresso dos povos do mundo, já que nem todos os países possuem o mesmo nível de comprometimento internacional com a navegação marítima e/ou, quiçá menos ainda, com a manutenção de um meio ambiente ecologicamente equilibrado e aplicação dos princípios ambientais.

O Brasil faz parte dos países que possuem uma normatização interna específica para resguardar a poluição e outros crimes ambientais, além de uma fiscalização rígida para os armadores com embarcações que portam sua bandeira e demais atores que fazem uso do Registro Especial Brasileiro (REB), de acordo com a Lei 9.432/1997 o que, embora majoritário, não se dá quanto a todos os países.



Figura 3: Navio Stellar Banner sendo afundado. Fonte: ibdmar.org, acesso em 03/03/2021

A ponderação que fica, desse modo, é que mesmo havendo um documento internacional bem organizado e, sem dúvidas, inovador diante do que se tinha antes, que dita regras e procedimentos a serem aplicados aos países integrantes e organismos internacionais, o objetivo de tornar sustentável a indústria marítima da navegação acaba entrando no paradoxo em que atores persistem em pontos referentes às vantagens econômicas (incentivos fiscais e isenções trabalhistas) e ao preço do frete, olvidando-se ou deixando um pouco de lado as preocupações concernentes à sustentabilidade. Por isso, nos parece oportuno uma maior integração das Nações Unidas, algumas de suas organizações internas e externas, como o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente, a Organização Marítima Internacional e a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte, em prol de uma navegação marítima mais segura e sustentável.

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS



1. Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990. Promulgada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>
2. DEVELOPMENT, United Nations Conference On Trade And. Review of Maritime Transport. 2019. Disponível em: [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf). Acesso em: 27 fev. 2021.
3. IBAMA. Navio Stellar Banner: informações atualizadas em 28/02 (manhã). 2020. Disponível em: <https://www.ibama.gov.br/notas/2145-navio-stellar-banner-informacoes-atualizadas-em-28-02-manha>. Acesso em: 03 mar. 2021.
4. G1 (São Luís). Operação já retirou 30% de óleo do navio Stellar Banner, encalhado na costa do MA. 2020. Elaborado por Rafael Cardoso. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2020/03/13/operacao-ja-retirou-30percent-de-oleo-do-navio-stellar-banner-encalhado-na-costa-do-maranhao.ghtml>. Acesso em: 28 fev. 2021.
5. NEVES, Marcelo José das. O naufrágio do Stellar Banner. 2020. Disponível em: <http://www.ibdmar.org/2020/06/o-naufragio-do-stellar-banner/>. Acesso em: 03 mar. 2021.
6. OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. Segurança Marítima e Desenvolvimento Sustentável. In. GONÇALVES, Alcindo. RODRIGUES, Gilberto M. (Orgs.) Direito do Petróleo e Gás. Santos: Leopoldianum, 2016, p. 211-226.
7. SILVA, Maria Cristina Gontijo P. V.. O Caso MV Stellar Banner e a relação entre acidentes da navegação e navios registrados em países emissores de bandeiras de conveniência. Disponível em: <https://direitoambiental.com/o-caso-mv-stellar-banner-e-a-relacao-entre-acidentes-da-navegacao/>. Acesso em: 27 fev. 2021.
8. SILVA, Maria Cristina Gontijo P. V.. O Caso MV Stellar Banner e a relação entre acidentes da navegação e navios registrados em países emissores de bandeiras de conveniência. 2020. Disponível em: <https://direitoambiental.com/o-caso-mv-stellar-banner-e-a-relacao-entre-acidentes-da-navegacao/>. Acesso em: 03 mar. 2021.