

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL
FACULDADE DE DIREITO – FADIR**

JOÃO FRANCISCO CÂMARA ROJAS

**A RESPONSABILIZAÇÃO NO DIREITO INTERNACIONAL DO MAR
POR DANOS AO MEIO AMBIENTE MARINHO**

Campo Grande, MS

2025

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL
FACULDADE DE DIREITO – FADIR

JOÃO FRANCISCO CÂMARA ROJAS

**A RESPONSABILIZAÇÃO NO DIREITO INTERNACIONAL DO MAR
POR DANOS AO MEIO AMBIENTE MARINHO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Curso de Direito da Faculdade de Direito da
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul,
como requisito parcial para obtenção do grau de
Bacharel em Direito, sob orientação do Prof.
Titular Dr. Vladmir Oliveira da Silveira.

Campo Grande, MS

2025

Dedico o presente trabalho aos meus pais, Vitor e Eveline,
minhas maiores inspirações.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus e aos meus pais pelo dom da vida, ao meu orientador por me auxiliar nesta jornada acadêmica, e ao amor da minha vida, Isabela, por estar sempre comigo.

Para as almas, é morte tornar-se água; para a água, é morte tornar-se terra. Mas da terra nasce a água, e da água, a alma. (Heráclito de Éfeso)

RESUMO

O presente trabalho analisa o regime jurídico-internacional de responsabilização por danos ao meio ambiente marinho, em razão da exploração econômica da Área, à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Contextualiza uma problemática que se apresenta cada vez mais atual, devido a necessidade de suprir a crescente demanda da humanidade por matérias-primas e preencher a lacuna no mercado global causada pela sobrecarga de exploração das minas terrestres. Justifica-se pela necessidade de verificar se os instrumentos existentes possibilitam uma responsabilização eficaz. O principal objetivo é analisar o regime jurídico de responsabilidade internacional por danos ao meio ambiente marinho, na exploração econômica da Área, além de delimitar a *liability* do Estado Patrocinador, bem como a *liability* do Contratado e da Autoridade. A pesquisa utiliza método dedutivo e exploratório, com revisão bibliográfica e análise documental qualitativa. Conclui-se que o regime jurídico-internacional de responsabilidade vem se apresentando como método efetivo na determinação e na aplicação da responsabilidade em caso de danos ao meio ambiente marinho, quando da exploração econômica da Área.

Palavras-chave: Responsabilização; Exploração econômica da Área; Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.

ABSTRACT

This paper analyzes the international legal regime of liability for damage to the marine environment resulting from the economic exploitation of the Area, in light of the United Nations Convention on the Law of the Sea. It contextualizes a problem that is becoming increasingly relevant due to the need to meet humanity's growing demand for raw materials and fill a gap in the global market caused by the overexploitation of land mines. It is justified by the need to verify whether existing instruments allow for effective accountability. The main objective is to analyze the international legal regime of liability for damage to the marine environment in the economic exploitation of the Area, as well as to delimit the responsibility of the Sponsoring State, the Contractor, and the Authority. The research uses a deductive and exploratory method, with bibliographic review and qualitative document analysis. It concludes that the international legal regime of liability has proven to be an effective method in determining and applying liability in cases of damage to the marine environment during the economic exploitation of the Area.

Keywords: Liability; Economic exploitation of the area; United Nations Convention on the Law of the Sea.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Espaço Marítimo brasileiro conforme normas da CNUDM	23
Figura 2 – Estados Patrocinadores na ISA	44

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1 BREVE CONTEXTO HISTÓRICO	12
2 A CNUDM E O REGIME JURÍDICO-INTERNACIONAL DOS FUNDOS MARINHOS	17
2.1 A Área	22
2.2 Área como Patrimônio Comum da Humanidade	24
2.3 Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (ISA)	27
2.4 Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos	29
3 A RESPONSABILIZAÇÃO POR DANOS AO AMBIENTE MARINHO NA EXPLORAÇÃO ECONÔMICA DA ÁREA	33
3.1 Liability do Estado Patrocinador	38
3.2 Liability do Contratado Patrocinado e da ISA	47
4 O CASO DO DERRAMAMENTO DE ÓLEO NA COSTA BRASILEIRA	57
4.1 Normas Brasileiras de Preservação Ambiental	59
4.2 Responsabilização dos atores envolvidos	61
4.2.1 Responsabilidade Pessoal	61
4.2.2 Responsabilidade da Empresa	62
4.2.3 Responsabilidade da União Federal	64
4.2.4 Responsabilidade da Grécia	66
CONCLUSÃO	68
REFERÊNCIAS FINAIS	71

INTRODUÇÃO

O interesse internacional na Área e seus recursos minerais, aumentou exponencialmente no último século devido a descoberta dos nódulos polimetálicos e da necessidade de novas reservas de petróleo. Da mesma forma, a exploração econômica da Área tem apresentado uma grande importância no regime jurídico de responsabilidade internacional, em vista dos possíveis impactos de danos ambientais que poderá causar ao meio ambiente marinho. A Área e os recursos que lá existem são considerados Patrimônio Comum da Humanidade, cobrindo mais da metade da área total dos oceanos.

A busca internacional pela sua exploração se deu de forma contida até 1970, devido a tecnologia existente na época. Porém, foi a partir de 2010 em diante que houve um aumento na procura pela mineração da Área, com o fim de suprir a crescente demanda da humanidade por matérias-primas e preencher a lacuna no mercado global causada pela sobrecarga de exploração das minas terrestres.

Dessa forma, e tendo em vista a problemática da responsabilidade internacional por danos ambientais causados pela exploração da Área, o presente trabalho definiu como seu problema principal: Seria o ordenamento jurídico capaz de determinar a responsabilidade internacional por danos causados ao ambiente marinho, principalmente daqueles decorridos de explorações econômicas realizadas na Área pelos Estados e seus contratados?

Este trabalho tem como objetivo principal analisar o regime jurídico de responsabilidade internacional por danos ao meio ambiente marinho, na exploração econômica da Área, traçando mais três objetivos específicos: (I) Avaliar a extensão da responsabilidade internacional do Estado Patrocinador na exploração econômica da Área, em caso de danos ao meio ambiente marinho; (II) Identificar a extensão da responsabilidade internacional do Contratado Patrocinado e da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos na exploração econômica da Área, em caso de danos ao meio ambiente marinho; (III) Analisar o caso de derramamento de óleo na costa brasileira, até hoje tido como o maior desastre ambiental tido no litoral do Brasil, e identificar as formas de responsabilização disponíveis.

O método de pesquisa adotado foi o analítico-normativo, de natureza dedutiva, com refino na busca das categorias científicas observadas, atrelando o tema aos fatos e fenômenos sociais vinculados ao problema de pesquisa. Para o desenvolvimento do presente trabalho, será utilizada a técnica de pesquisa exploratória e bibliográfica, sendo que este tipo de pesquisa tem como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, fundamentado principalmente na juridicidade internacional e na doutrina do Direito Internacional do Mar, na sua interface ambiental.

No primeiro capítulo, apresentaremos um contexto histórico da evolução do direito do mar, passando por diversos períodos na história até chegar na elaboração da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, tido como marco jurídico nessa matéria.

Em seguida, analisaremos a CNUDM, introduzindo os conceitos de Área e Área como Patrimônio Comum da Humanidade, além de apresentar atores importantes no regime internacional de responsabilização pelos danos provindos da exploração da Área.

No terceiro capítulo nos direcionaremos ao problema central do trabalho, passando a estudar as responsabilidades dos Atores envolvidos no processo de exploração econômica da Área. Primeiramente, será abordada a *liability* do Estado Patrocinador; após, a *liability* do Contratado e da Autoridade. E, por fim, a forma de valoração e de compensação de suas *liabilities*.

No último capítulo, destrincharemos o recente caso de derramamento de óleo no litoral brasileiro, identificando os responsáveis, as consequências, e também a forma de responsabilização de cada um.

Com o crescente interesse na exploração dos recursos presentes nos fundos marinhos, a necessidade de estabelecer um regime jurídico capaz e eficaz, despontará como uma necessidade alarmante. É em razão disso, que o presente trabalho tem real importância na busca de traçar o caminho da responsabilização, e a sua eficácia.

1 BREVE CONTEXTO HISTÓRICO

O mar é pedra angular na subsistência da vida neste planeta. Teve participação direta no princípio da vida e na história da evolução das espécies e dos povos ao longo dos milhares de anos, não apenas por ocupar cerca de 71% da superfície do planeta, mas porque de sua existência depende o ecossistema planetário.

O meio marinho e seu equilíbrio ditam a sobrevivência da espécie humana ao passar das eras, e a história da integração dos povos se deu justamente nos oceanos, que serviram como espaço de integração cultural, comercial, de conquista e contato entre povos e civilizações (MENEZES, 2014). Este meio foi determinante para a formação da sociedade em que vivemos hoje, como veremos adiante.

Mesmo conhecendo seu papel e sua importância, a construção de normas sobre o Direito do Mar teve um início tardio. Foi nos costumes que se desenvolveu grande parte do que hoje entende-se por Direito do Mar, que depois, com a codificação, consolidou-se no Direito Positivo. As relações sobre a utilização dos mares comumente apenas se baseavam em acordos relativos à utilização do cinturão marítimo ao redor de Estados costeiros, tendo em vista que nesta época o pensamento da mais absoluta soberania de cada nação falava mais alto do que possíveis flexibilizações em favor de uma comunidade de Estados. O imprescindível neste momento era assegurar o interesse particular do Estado e sua soberania (MENEZES, 2014).

Em uma tentativa de entendimento normativo sobre Direito do Mar, durante a fase pré-clássica, o teólogo espanhol Francisco de Vitória (1483 – 1546) viu o Mar como coisa do mundo, comum a todos, defendendo a liberdade natural para o uso do mar, para a navegação e para o direito de exploração e pesca. Essa visão do mar se dava em razão de sua concepção de direito natural ter como referência o divino.

De outra forma, diferenciando-se da visão de centralização da Igreja Católica, atendendo a reinos protestantes num contexto que surgiam como grandes potências nos mares e juntamente com um pensamento crescente de Estado soberano que, Hugo Grócio (1583 – 1645), jurista holandês, defendeu o *mare liberum*. Em seu livro O Direito da Guerra e da Paz, explica que o mar em sua totalidade não seria suscetível à apropriação, uma vez que não é possível de ser ocupado, bem como que devido à

sua extensão, bastava para todos os povos e para qualquer uso (GROTIUS, 2004). Sua lógica se baseava num mar infundável, inesgotável, e dessa forma, incapaz de ser tomada como propriedade por pessoa ou reino. A água não tem limites, e por isso não pode ser objeto de ocupação, a menos que esteja contida por outra coisa, como por exemplo os lagos e pântanos que são suscetíveis à ocupação. De mesma forma os rios, sendo estes circundados pelas margens. Porém, contrariando essa ideia, o inglês John Selden (1584 – 1654) buscou defender os interesses marítimos ingleses segundo o princípio do *mare clausum*, evocando o direito de propriedade do mar nas vizinhanças do território sob o domínio e jurisdição do monarca inglês, tratando o mar como um objeto passível de apropriação.

A discussão se estendeu com o passar dos tempos, e a importância do mar ao longo das épocas foi ficando cada vez maior, principalmente para os Estados colonizadores, sendo palco de grandes expedições, rotas comerciais e evidenciando descobertas de terras e povos além do horizonte. Assim, foram definidas duas áreas fundamentais do mar, e sobre isso elucidada o Professor Vicente Marotta Rangel:

A época das grandes descobertas deu ensejo, como se sabe, a acirrado debate. Consolidada, enfim, a delimitação do mar em duas áreas fundamentais, admitia-se que o leito e subsolo do mar a ela se subordinava, em princípio. Pertencia ao Estado ribeirinho o solo e o subsolo de seu mar territorial; e a todos os Estados pertencia igualmente o fundo do alto mar: “cujus est solum ejus est usque ad coelum et ad íferos”. (RANGEL, 1980, p. 42)

Do mesmo modo, em um contexto em que a conquista dos mares era importantíssima entre as nações, a proteção da costa era tratada como questão fundamental em vista de sua posição estratégica, embora tendo diferentes posições quanto à extensão do exercício de proteção. Novamente foi no costume que se consolidou o entendimento que a dimensão do mar territorial possuía três milhas náuticas, estabelecido no alcance de um tiro de canhão, sendo que o restante da superfície marinha ficava fora do alcance da soberania dos Estados. O mar era então, até meados do século XX, objeto de uma dupla aproximação: de um lado, uma estreita

faixa marinha próxima aos Estados costeiros e submetida a sua soberania, denominada mar territorial e, de outro lado, o resto do mar, o alto mar, onde existia um regime de liberdade para a navegação (TEROL, 2004, *apud* MENEZES, 2014).

O primeiro intento de sistematizar do Direito do Mar deu-se em 1856, através da realização do Congresso de Paris, relativo ao regime de navios durante conflito, e posteriormente com a Convenção de Genebra em 1864, sobre as condições dos feridos em mar. Nesse momento inicial de tentativa de codificação do Direito do Mar, o ambiente internacional era hostil, tendo em vista que o próprio Direito do Mar não possuía regras capazes de gerar obrigações aos Estados. Naquele contexto os Estados apenas possuíam relações por necessidade e alianças estratégicas, não existindo ainda a ideia de uma sociedade internacional, ideia esta que apareceria mais tarde nas Conferências da Paz de Haia (1889 – 1907) e a criação da Sociedade de Nações em 1919, sendo que justamente com a criação desta sociedade que foi estimulado o processo de discussão sobre a necessidade de regras que melhor definissem o uso comum do mar. Já em 1921, a Conferência de Barcelona resultou na convenção e no estatuto sobre a liberdade de trânsito e sobre o regime das águas navegáveis de interesse nacional, entretanto, embora produzido entendimentos comuns em matéria do uso do mar, essas convenções ainda estavam limitadas pelo conteúdo de seus textos e comprometimento dos Estados.

A Sociedade das Nações, em 1930, decidiu convocar a Conferência de Haia a fim de levar à uma codificação que tivesse um entendimento comum sobre o uso do mar, sobre a delimitação do mar territorial e de uma zona contígua. Entretanto, a crise mundial e o desencadeamento da Segunda Guerra em 1939, levaram à paralização do processo de regulamentação internacional da matéria, mesmo que no momento o tema detivesse mais importância que nunca.

São diversos os motivos que fizeram os Estados iniciarem debates quanto o Direito do mar, desde a posição geográfica ao interesse de cada Estado. O Professor Wagner Menezes elenca alguns como sendo os principais: a consolidação de novos Estados e a necessidade de delimitação geográfica entre eles; o desenvolvimento tecnológico empregado nas embarcações; o crescimento populacional e a necessidade de ampliação pesqueira de certos estados e, por conseguinte, a captura de espécies marinhas; e também um dos assuntos principais deste trabalho, a descoberta de um espaço de onde poderiam ser extraídas riquezas.

Sobre os motivos, elucida também o Professor Vicente Marotta Rangel:

Enquanto o direito marítimo tradicional comportava apenas uma dimensão, a da superfície, o novo direito do mar passou a se interessar por nova dimensão, a da profundidade, e a ser por ela profundamente influenciado. (RANGEL, 1980, p. 41)

As riquezas a serem exploradas na plataforma continental muito interessavam os Estados, sendo logo objeto de reivindicação dos próprios. Os recursos do fundo e do subsolo da plataforma continental contígua ao território norte-americano foram reivindicados em 1945, após uma declaração do presidente dos Estados Unidos Harry Truman onde explicitou que a jurisdição do Estado americano se estendia sobre estes, ato que foi tomado como exemplo por outros vários Estados, que invocaram também seus domínios como forma de garantir a exploração oportuna de tais recursos, consolidando de vez o entendimento sobre os domínios do Estado neste espaço (MENEZES, 2014). Era preciso então, recomeçar as discussões quanto à criação de um Direito do Mar que enfim pudesse ser capaz de regular as relações entre os Estados. A criação das Nações Unidas renovou esforços na busca de regulamentar tal tema, dessa vez em um contexto em que o uso do mar já tomava tamanho outro, englobando diversos aspectos, principalmente a exploração das novas riquezas descobertas no mar.

Dessa forma, em 1958, em Genebra, a Primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que possuiu 86 Estados participantes, resultou na celebração de convenções sobre o mar territorial e zona contígua, plataforma continental, alto mar, e pesca e conservação dos recursos vivos do alto-mar. Entretanto, não houve acordo sobre a extensão do mar territorial superior a três milhas, ou sobre direitos exclusivos de pesca além deste espaço. Mesmo assim, as convenções entraram em vigor nos anos 1960.

Após uma Segunda Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em 1960, em que novamente não houve êxito em delimitar a extensão do mar territorial, que o embaixador Arvid Pardo, em 1967, dirigiu-se às Nações Unidas invocando-a para o estabelecimento de “um regime internacional eficaz sobre o oceano, além de

definir regras claras na atribuição da jurisdição nacional para julgar a matéria”, levando os Estados darem início, em 1973, a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que se estendeu ao longo de nove anos.

Importante entender que as pretensões unilaterais dos Estados, principalmente dos menos desenvolvidos, sobre as riquezas situadas nas proximidades de suas costas, tinham feito com que já em 1970 a Assembleia Geral decidisse convocar esta terceira conferência. Em concorrência, os interesses das grandes potências, que viam nessas discussões importante empecilho à mobilização de suas forças nos principais estreitos do planeta, formavam um impedimento a qualquer tipo de negociação. Além disso, outras questões constituíam um interesse geral, como aquelas referentes ao meio ambiente marinho, ou à exploração de recursos em zonas não submetidas à soberania dos Estados. Finalmente, em 30 de abril de 1982, o resultado da Terceira Conferência foi aprovado por votação no texto da CNUDM, sendo que por conta do número mínimo de sessenta ratificações para sua entrada em vigor, o texto aguardou até o dia 16 de novembro de 1993, entrando efetivamente em vigor somente doze meses mais tarde, em 16 de novembro de 1994.

2 A CNUDM E O REGIME JURÍDICO-INTERNACIONAL DOS FUNDOS MARINHOS

A CNUDM completou 40 anos de sua aprovação em 2022, e nestas quatro décadas conseguiu alcançar uma aceitação quase que universal, tendo atualmente 170 Estados-partes que ratificaram a Convenção. Seu impacto na regulação de todas as atividades realizadas no mar é inegável, tornando-se a expressão formalizada do atual direito do mar. A Convenção cumpre a função de dividir espacialmente os oceanos em zonas, nas quais se exercem direitos e obrigações específicas, mas também orienta a ação dos Estados para a cooperação num espaço que, pela sua natureza, é partilhado e no qual os seus recursos vivos são constantemente mobilizados e as ameaças só podem ser superadas através de ações conjuntas (TANAKA, 2015).

Sendo estabelecida sob um método de consenso, formulado a partir de propostas unilaterais ou de grupos de Estados, e baseando-se num entendimento que buscava negociar todos as questões relacionadas ao mar, a Convenção chegou à um acordo após quase 10 anos de discussões. Superando posições inconciliáveis até o momento sobre a largura do mar territorial, definiu os direitos de soberania e jurisdição de Estados costeiros até as 200 milhas e consagrou o fundo marinho como patrimônio comum da humanidade.

Diferentemente do ocorrido na Primeira e Segunda Conferências das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, respectivamente em 1958 e 1960, a Terceira sagrou êxito em formar um texto unitário dado às disposições aceitas. Ainda assim, persistiu uma questão em aberto quanto a parte referente à Zona Internacional dos Fundos Marinhos, à qual houve forte oposição dos Estados desenvolvidos. Promovida a votação do texto da Convenção, esta foi aprovada em 30 de abril de 1982, com 130 votos a favor, quatro votos contra (Israel, Turquia, Estados Unidos e Venezuela) e 17 abstenções (destas sendo maioria Estados desenvolvidos). Dado questionamento perduraria por mais 12 anos, postergando a entrada em vigor da Convenção.

Esta situação gerou a necessidade de procurar um acordo, tendo em vista a ameaça da Convenção ficar somente para o Terceiro Mundo, em razão de que não era possível de idealizar um cenário em que a Convenção entrasse em vigor sem as

adesões dos Estados desenvolvidos, que eram aqueles que possuíam os recursos e tecnologias capazes de realizar as atividades de exploração na Zona (MAZA, 2024). Foi então que apenas em 1994, após negociações promovidas pelo Secretário Geral das Nações Unidas que fora alcançado um consenso quanto à implementação da Parte XI da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de modo a fazer com que a Convenção finalmente entrasse em vigor 12 meses depois de conseguir as 60 ratificações exigidas pelo artigo 308 do seu texto.

A CNUDM se deu num momento em que era necessário normatizar as relações entre os Estados no que diz respeito às suas atividades ao longo do oceano, contrastando com normas anteriores que regulamentavam apenas movimentos limitados de navios, produtos e pessoas. De mesma forma, este novo instrumento constituiu, no fundo, um desafio jurídico para estabelecer a paz e a segurança internacionais nos oceanos, bem como para por um fim a um debate gerado por uma série de reivindicações unilaterais em relação aos limites da soberania estatal sobre o oceanos e ao uso do Alto Mar para a navegação internacional (MAZA, 2024). Nesse contexto a Convenção ofereceu uma solução oportuna ao tema mais debatido, tendo reconhecido a soberania e jurisdição dos Estados sobre o mar adjacente até 200 milhas náuticas medidas a partir das suas costas, tendo assim criado um novo espaço, a Zona Econômica Exclusiva.

A importância de a Convenção ter entrado em vigor está presente no estabelecimento de um marco jurídico comum aos Estados, e a proporcionar a pacificação do entendimento de delimitação dos espaços para o uso do mar e sua exploração. Mesmo possuindo uma ligação com o Direito Internacional, é certo que os Estados reconhecem os oceanos como um patrimônio comum da humanidade, um espaço coletivo que deve ser administrado em benefício de todos. A criação da CNUDM, trouxe ao Direito do Mar uma nova dimensão, que reconhece a existência de um espaço que deve ser compartilhado por todos os povos, solidificado sobre uma ideia da existência de um bem comum pertencente à humanidade como um todo.

A compreensão de que existe um bem comum inalienável da humanidade, cujo valor está intrinsecamente ligado à manutenção da vida na Terra e que pertence ao núcleo estrutural de todo o sistema fundamenta o Direito do Mar. Já a obrigatoriedade das normas sobre o Direito do Mar reside na vontade dos Estados de se submeterem à Convenção. Entretanto, é possível dizer que a força vinculante do Direito do Mar

vem da existência de um bem jurídico muito maior, que obriga os Estados e que é superior à vontade destes, em vista de uma questão natural. A simples existência do mar justifica a própria existência das coisas como conhecemos hoje, e demanda um tratamento jurídico correto e adequado à sua magnitude.

Além da força que constrangia os Estados, é certo que por de trás dos pedidos unilaterais haviam motivações para que estes aderissem à CNUDM como por exemplo, a força política das Nações Unidas e a compreensão dos Estados de um novo contexto internacional. Sobre o tema, descreve o Professor Wagner Menezes:

Era imperioso que os Estados disciplinassem mecanismos para utilização dos espaços marítimos, pois, em decorrência de seu caráter transnacional, sem fronteiras em razão das correntes oceânicas, poderiam servir como zona de tensões por conta de seu uso, na medida em que qualquer dano tem o potencial de afetar toda comunidade internacional. (MENEZES, 2014, p. 38)

Logo, os problemas no âmbito do mar estão necessariamente inter-relacionados, sendo que a Convenção continua estabelecendo a cooperação mútua para a manutenção da paz e do progresso coletivo. É daí que se explica a preocupação ambiental ter sido incorporada ao direito do mar, num contexto de que temas e fatos emergentes que colocavam o espaço marítimo como um ambiente em que os danos ambientais são irreversíveis para todas as espécies. Dessa forma, se compreende o dever que se impõe a sociedade internacional de adotar formas e mecanismos capazes de proteger o meio ambiente marinho, através da cooperação.

O avanço tecnológico como um todo também motivou os Estados, uma vez que as telecomunicações em rede necessitaram do estabelecimento de conexões com o uso de cabos submersos que atravessam o globo. Tais cabos ocupam espaços nos mares que careciam naquele tempo de proteção e limites, sendo necessária a celebração de acordo bilaterais e multilaterais.

Podem ser entendidas como outras motivações a dinamização do processo migratório, o fundamental papel do mar para a alimentação da população das

populações, a regulamentação do trânsito para embarcações comerciais e civis, bem como o estabelecimento de portos para o comércio marítimo. Entretanto, uma das principais motivações vem da descoberta de metais e petróleo, que estabeleceu uma área econômica altamente importante para os Estados e, portanto, sujeita a disputas. Apenas o reconhecimento do direito soberano desses espaços regulamentou o direito dos Estados na sua exploração (MENEZES, 2014). A propósito, o objetivo de distribuir os recursos marítimos de forma equilibrada, especialmente para os países em desenvolvimento, sem litoral, ou dependentes de recursos do mar, aparece em vários dispositivos da Convenção. Alude o Professor Wagner Menezes:

Ainda sobre o aproveitamento econômico dos mares, a Convenção estabelece a necessidade de balancear as regras em um binário entre as necessidades gerais e os interesses particulares. As necessidades gerais se enquadram no campo da solidariedade e no compartilhamento comum do mar e seus recursos para o sustento das populações e a segurança alimentar, bem como de seus recursos em forma de energia e daqueles fundamentais para a sustentabilidade dos povos, de comunidades – principalmente no caso de Estados em desenvolvimento que não dispõem de tecnologia ou de qualquer acesso ao mar pôr não disporem de litoral. (MENEZES, 2014, p. 43)

Assim sendo, a CNUDM é instrumento base para compreender o Direito do Mar, e tem como um de seus principais acertos, aquele afeto à delimitação dos espaços marinhos (principalmente mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e plataforma continental), estabelecendo um entendimento sobre os limites internacionais, sua utilização e a extensão da responsabilidade dos Estados em seu uso pacífico (MENEZES, 2014). Dessa forma, é propício descrever que a Convenção possui 320 artigos e nove anexos, que se complementam e preenchem lacunas e questões normativas que foram sendo deixadas ao longo de seus dispositivos que são parte dela.

É possível dizer, para de maneira mais pedagógica elucidar, que a Convenção possui quatro partes (MENEZES, 2014). A primeira estabelece a delimitação e disciplina os espaços marítimos entre os Estados, tipificando cada um e

estabelecendo o regime jurídico a ser observado pelos Estados em suas relações. Nesse ponto, contempla a superfície do mar e o espaço aéreo acima, abrangendo o mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva, o alto mar, e, ainda, o “espaço submerso”, se atendo à vida marinha, ao leito e ao subsolo, incluindo parte submersa do mar territorial, da plataforma continental e da área com os fundos marinhos. Ao longo dos seus dispositivos, a CNUDM também prevê regimes específicos para situações e formações particulares, como o regime de foz de rios, ancoradouros, baixios, estreitos, ilhas, arquipélagos, baías, portos e águas interiores, além de regular atividades vinculadas aos recursos vivos, cabos e dutos submarinos. Ademais, a Convenção disciplina a extensão da jurisdição estatal nesses espaços, abrangendo aspectos como a exploração e a conservação, o direito de passagem inocente, a liberdade de navegação, a repressão à pirataria em alto-mar e a regulação sobre embarcações e atividades pesqueiras.

A segunda parte disciplina a utilização da Área e as atividades desenvolvidas neste espaço, estabelecendo princípios, como o da Área como patrimônio comum da humanidade, fixando a organização institucional gerenciadora de tal e o aproveitamento dos seus recursos.

Em sua terceira parte, a Convenção dedica-se à preservação do meio ambiente marinho, à regulação da investigação científica, e à transferência de tecnologia marítima, estabelecendo mecanismos de cooperação entre Estados e organizações internacionais. Para tanto, disciplina procedimentos, garantias e responsabilidades que asseguram a efetividade dessa cooperação e a execução das normas previstas. Embora esses dispositivos muitas vezes passem despercebidos diante dos debates sobre delimitação de espaços marítimos, eles exercem forte impacto sobre as políticas públicas de Estados e cidades costeiras, bem como sobre as atividades comerciais e econômicas relacionadas ao uso sustentável dos oceanos, razão pela qual seu conhecimento é essencial tanto para os aplicadores do Direito quanto para os gestores públicos.

Em sua quarta e última parte, a Convenção estabelece os mecanismos de resolução de controvérsias no Direito do Mar, disciplinando mecanismos diplomáticos, políticos e jurídicos para a solução de conflitos. Por fim, estabelece os procedimentos, prazos, e estrutura essencial para a manutenção do sistema do Direito do Mar, tendo como objetivos a eficácia e a garantia da execução dos dispositivos da Convenção.

2.1. A Área

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar disciplinou sobre o leito e o subsolo marinhos situados além da plataforma continental. Este espaço constitui o que se convencionou denominar de fundos marinhos internacionais, porém simplificado pela Convenção como apenas “área”.

A delimitação da área é relativamente recente no Direito Internacional, tendo em vista que foi apenas em 17 de dezembro de 1970, durante a Assembleia Geral das Nações Unidas, que se estabeleceram os princípios reguladores dos fundos marinhos e oceânicos (MENEZES, 2014). Após isso, foi durante a Convenção que o tema quase se tornou um obstáculo, sendo até considerado por alguns países como excessivamente pesado.

Mesmo podendo ser considerado como tema recente ao se analisar a história e o contexto do Direito do Mar como um todo, não era novidade que o fundo do mar poderia esconder diversas riquezas. Inclusive, naquele momento já se sabia até o nome da fonte de riquezas que o leito submarino guardava: nódulos polimetálicos. Foi durante uma expedição científica que a marinha britânica deu andamento entre 1872 e 1877 que essas pequenas, porém muito valiosas, bolas marrom-escuras foram encontradas (TANAKA, 2015). Esses nódulos polimetálicos, também chamados de nódulos de manganês, demonstraram conter minerais muito valiosos comercialmente, como níquel, cobre e cobalto. Foi dessa forma, e por esse motivo que a exploração e o aproveitamento deste recurso que as atenções dos Estados se voltaram para o fundo do mar.

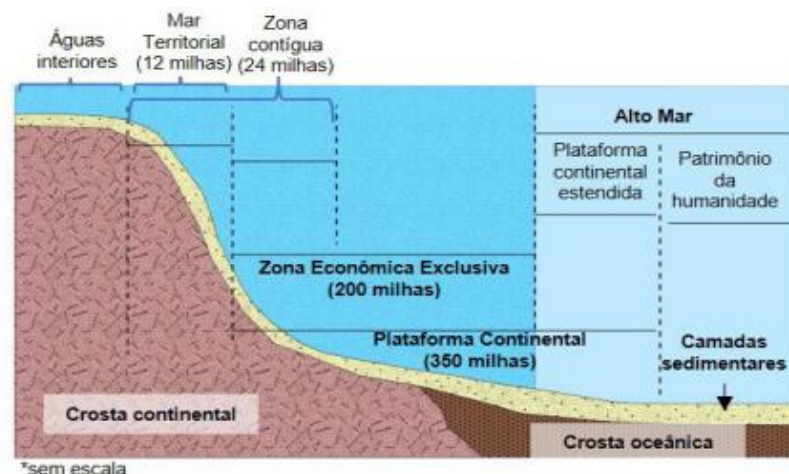
Aconteceu então que em 29 de julho de 1994, chegou-se a um acordo relativo à aplicação da Parte XI da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. A área e seus recursos foram considerados patrimônio comum da humanidade, não pertencendo a nenhum Estado individualmente, mas à humanidade em seu conjunto. Além disso, sua exploração deveria levar em consideração o interesse de toda a humanidade e as necessidades dos países menos desenvolvidos. Tal formulação rompeu definitivamente com a lógica tradicional de apropriação e soberania sobre o espaço marítimo, estabelecendo um novo paradigma de governança global dos recursos naturais.

Porém, foi essa norma que motivou os Estados Unidos a rechaçar o tratado, tendo preferido que os fundos marinhos continuassem num estado jurídico de *res nullius*, coisa de ninguém, apenas aguardando o primeiro que pudesse lá chegar com tecnologia avançada o suficiente (REZEK, 2024).

A discussão sobre os fundos marinhos é fundamental no Direito do Mar (MENEZES, 2014) e tende a crescer nos próximos anos, em razão do avanço da tecnologia, e principalmente porque a Convenção acabou por autorizar empreendimentos coletivos ou consórcios entre o poder público e a iniciativa privada para a exploração da área.

A Área, conforme é definida pela Convenção, se trata do espaço que se estende além da plataforma continental dos Estados costeiros, isto é, além das 200 milhas náuticas, quando não houver extensão natural do território submerso. Sua delimitação foi gerada com base em critérios geológicos e jurídicos, a fim de assegurar que nenhum Estado pudesse, sob o pretexto de prolongamento natural, reivindicar soberania sobre partes significativas do fundo marinho que deveriam permanecer sob regime internacional. Essa delimitação jurídica reflete a preocupação dos Estados em evitar a apropriação unilateral de recursos estratégicos, como os nódulos polimetálicos.

Figura 1 - Espaço Marítimo brasileiro conforme normas da CNUDM



Fonte: ALMEIDA, Luciana. Novo mapa do Brasil é expandido com 5,7 milhões de km² de área marítima. **Agência Marinha de Notícias**, 2024. Disponível em: <https://www.agencia.marinha.mil.br/amazonia-azul/novo-mapa-do-brasil-e-expandido-com-57-milhoes-de-km2-de-area-maritima>. Acesso em: 10 out. 2025.

Assim como o Direito, o Direito Internacional e o Direito do Mar possuem princípios gerais, a Área possui os seus, sendo eles: Área como patrimônio comum da humanidade; Benefício para a humanidade; Utilização da área exclusivamente para fins pacíficos; Proteção do meio marítimo; Proteção da vida humana; Harmonização das atividades na área e no meio marítimo; Participação dos Estados em desenvolvimento nas atividades da área e; Obrigação de zelar pelo cumprimento e responsabilidade por danos.

Entretanto, um desses princípios despontou como uma revolução no modo de se pensar, explorar e proteger os fundos oceânicos. Todo o regime jurídico-internacional que envolve a Área é nele baseado, especialmente a responsabilização pelos danos causados ao ambiente marinho.

2.2. Área como Patrimônio Comum da Humanidade

Antes da CNUDM, existiam três visões diferentes relacionadas ao status legal dos recursos naturais no leito marinho profundo além dos limites da jurisdição nacional. A primeira interpretação dizia que o critério de explorabilidade da Convenção sobre o alto mar, realizada em Genebra, em 1958, garantia aos estados costeiros direitos sobre toda a margem continental. De acordo com essa visão, todo o fundo do oceano seria dividido entre os Estados costeiros. Logo, todos os recursos naturais no leito marinho profundo estariam sujeitos aos direitos soberanos dos Estados costeiros (FIGUEIREDO, 2014). Em contraste, na segunda visão, o leito marinho profundo é *res communis* e, portanto, os leitos oceânicos, bem como os recursos naturais ali existentes, estariam sujeitos à liberdade do alto mar. Consequentemente, embora nenhum Estado possa se apropriar do fundo do oceano, a área e seus recursos poderiam ser utilizados por qualquer Estado de acordo com a liberdade do alto mar. Por outro lado, de acordo com a terceira interpretação, o fundo do mar profundo, bem como seus recursos naturais, deve ser tratado como *res nullius*. Nessa perspectiva, os Estados poderiam se apropriar do fundo do oceano, bem como de seus recursos naturais, por meio da ocupação.

Apesar das diferenças entre as interpretações, pode-se dizer que o resultado prático dessas seria quase o mesmo: apenas os Estados tecnologicamente desenvolvidos estariam em melhor posição para explorar o fundo marinho e seus recursos naturais. Além disso, a exploração irrestrita no fundo do mar teria impactos negativos e tal situação agravaria o desenvolvimento desigual entre países desenvolvidos e em desenvolvimento (TANAKA, 2015). A consequência não seria aceitável para os Estados em desenvolvimento, que exigiam então o estabelecimento de uma Nova Ordem Econômica Internacional (NOEI, 1974). Portanto, considerou-se que nem o princípio da soberania e nem o princípio da liberdade poderiam fornecer uma estrutura legal que garantisse a partilha justa e equitativa dos recursos naturais da Área.

É neste contexto que, em 1967, o Embaixador Maltês, Dr. Arvid Pardo, fez uma proposta histórica de que o fundo do mar e seus recursos naturais além dos limites da jurisdição nacional deveriam ser patrimônio comum da humanidade. A proposta do embaixador, tinha como fundamento diversas preocupações a respeito da falta da definição dos limites exteriores da plataforma continental. Ao criticar abertamente o regime dos limites exteriores da plataforma estabelecido em Genebra, o Embaixador Pardo ironizava que “todas as terras submersas do globo”, numa interpretação radical do critério da explorabilidade, faziam parte da plataforma (FIGUEIREDO, 2014). Ele demonstrava em suma grande preocupação com a possibilidade de que os Estados tecnologicamente mais avançados se apropriassem dos fundos marinhos e oceânicos além das plataformas continentais e os explorassem para seu benefício exclusivo, além de transformarem estes espaços em possíveis cenários militares da Guerra Fria. Então, a fim de atender suas preocupações, propôs que a saída seria internacionalizar os fundos marinhos através de um tratado que proibisse sua apropriação e determinasse seu uso exclusivo para fins pacíficos, bem como o aproveitamento dos seus recursos aconteceria em benefício da humanidade e do desenvolvimento dos países mais pobres (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1967).

Foi então, que em resposta à proposta Pardo, a Assembléia Geral das Nações Unidas adotou em 18 de dezembro de 1967 adotou a Resolução 2340, que reconhecia os avanços tecnológicos que proporcionavam o acesso aos fundos marinhos e oceânicos para fins científicos, econômicos, militares e outros, além do interesse da

humanidade na Área e a importância de que o seu uso se desse de forma condizente com os princípios e propósitos definidos pela Carta da Organização das Nações Unidas. Por esta resolução que se fora criado um Comitê *ad hoc* para estudar os usos pacíficos dos fundos marinhos e oceânicos além dos limites da jurisdição nacional, de 35 Estados-Membros, entre eles o Brasil (FIGUEIREDO, 2014).

Já em 1969, a Resolução 2574 D da Assembleia Geral das Nações Unidas, conhecida também como Resolução Moratória, declarou que, enquanto se aguarda o estabelecimento de um regime internacional melhor definido, "Estados e pessoas, físicas ou jurídicas, são obrigados a abster-se de todas as atividades de exploração dos recursos da área do fundo do mar e do oceano, e do seu subsolo, além dos limites da jurisdição nacional".

Em 1970, a Assembleia Geral das Nações Unidas adotou a Resolução 2749 (XXV), conhecida como a "Declaração de Princípios que Regem o Fundo do Mar e o Subsolo Oceânico, Bem como os Seus Recursos, para Além dos Limites da Jurisdição Nacional", onde: A área não estará sujeita à apropriação por qualquer meio por Estados ou pessoas, naturais ou jurídicas, e nenhum Estado reivindicará ou exercerá soberania ou direitos soberanos sobre qualquer parte dela. Simultaneamente, a Declaração de 1970 reconheceu de forma explícita que o regime jurídico vigente em alto mar não previa regras substantivas o bastante para regular a exploração da área do fundo do mar além dos limites da jurisdição nacional e a exploração de seus recursos. Assim, a Declaração de 1970 proclamou solenemente que:

Reafirmando que o leito do mar, os fundos marinhos, e o seu subsolo além dos limites da jurisdição nacional (doravante denominado "a Área"), bem como os recursos da Área, são patrimônio comum da humanidade [...]. ("Agreement relating to the Implementation of Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982", 1982)

É importante notar que o princípio do patrimônio comum da humanidade surgiu em uma situação em que nem o princípio da soberania nem o da liberdade podiam fornecer uma estrutura jurídica que garantisse a repartição equitativa dos benefícios derivados dos recursos naturais da Área. De fato, a aplicação dos dois princípios tradicionais aos fundos marinhos profundos foi claramente negada na Declaração de 1970 (TANAKA, 2015).

Em seguida, estudaremos dois integrantes essenciais no regime jurídico-internacional de responsabilização por danos na exploração da Área, A Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, e a Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos.

2.3. Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (ISA)

A Área é palco de diversas atividades que lá podem ser desenvolvidas. É um espaço significativo, que guarda, como já reiterado, riquezas que já se têm conhecimento, e outras ainda desconhecidas. Com o desenvolvimento da tecnologia de exploração dos fundos oceânicos, novas fronteiras da exploração econômica poderão ser transpassadas, o que de fato já aconteceu, com a descoberta dos nódulos polimetálicos.

A discussão quanto ao tema da exploração dos recursos da Área durante a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi um dos pontos mais delicados, uma vez que quase travou a finalização do documento em si, pois haviam muitos interesses em jogo, principalmente pela consciência de o espaço que estava sendo tratado guarda muitos recursos minerais e econômicos (MENEZES, 2014).

Assim, o pensamento coletivo era de que o espaço merecia ser gerenciado institucionalmente em vista do princípio do patrimônio comum da humanidade, viabilizou o estabelecimento de um “sistema paralelo”, com base em uma estrutura institucional de uma organização internacional.

A CNUDM então, disciplinou a criação da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (International Seabed Authority), dando a ela poder de gestão operativa da área e da utilização do espaço através de muitos dispositivos, dando a ela personalidade jurídica e organização administrativa e institucional para cumprir finalidades específicas.

SEÇÃO 4. AUTORIDADE

SUBSEÇÃO A. DISPOSIÇÕES GERAIS

ARTIGO 156

Criação da Autoridade

1. É criada a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos que funcionará de conformidade com a presente Parte.
2. Todos os Estados Partes são ipso-facto membros da Autoridade.
3. Os observadores na Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que tenham assinado a Ata Final e não estejam referidos nas alíneas c), d), e) ou f) do parágrafo 1º do artigo 305, têm o direito de participar na Autoridade como observadores de conformidade com as suas normas, regulamentos e procedimentos.
4. A Autoridade terá a sua sede na Jamaica.
5. A Autoridade pode criar os centros ou escritórios regionais que julgue necessários para o exercício das suas funções. [...]

No processo de formulação e implementação das políticas voltadas ao aproveitamento da Área pelos Estados, em cooperação com a Empresa, bem como, de forma indireta, por intermédio de empresas públicas ou privadas sob o controle estatal, “é a autoridade que tem competência para coordenar e assegurar os objetivos estabelecidos pela Convenção, bem como atuar, gerenciar administrativamente e fiscalizar as políticas de exploração, autorizando a produção de acordo com um plano formal de trabalho” (MENEZES, 2014, p. 157/158). Além disso, compete-lhe definir

parâmetros e restrições aplicáveis às empresas envolvidas, bem como estabelecer os critérios para a execução das atividades e para a repartição dos benefícios resultantes da exploração da Área, de modo a assegurar que esses recursos revertam em favor de toda a humanidade — com atenção especial aos países em desenvolvimento, aos Estados sem litoral e àqueles que se encontrem em situação geográfica desfavorável.

A ISA tem sua sede na Jamaica, e tem como base o princípio da igualdade soberana de seus membros, o princípio da boa-fé e o do cumprimento das obrigações. Todos os Estados signatários da CNUDM são igualmente Estados-membros da Autoridade, podendo criar escritórios e centros que julguem necessários para o exercício de suas funções (como fiscalizar a exploração dos recursos marinhos, coordenar a pesquisa científica ou promover a cooperação internacional)

A Autoridade é composta pela Assembleia, pelo Conselho, pelo Secretariado e pela Empresa, podendo serem criados outros órgãos subsidiários a estes, tendo em vista as necessidades funcionais da organização.

2.4. Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos

A Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos foi estabelecida em 20 de fevereiro de 1997, em conformidade com a seção 5, Parte XI da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e o artigo 14 do Estatuto do Tribunal Internacional do Direito do Mar. A Câmara é composta por onze membros, selecionados pela maioria dos membros eleitos do Tribunal Internacional do Direito do Mar entre eles, para um mandato de três anos, podendo serem reeleitos para um segundo mandato. Possui como requisito necessário refletir a representação dos principais sistemas jurídicos do mundo, e ser geograficamente representativa (MENEZES, 2014), de acordo com o que dispõe o artigo 35 do Estatuto.

A Câmara é autorizada a formar uma outra câmara, *ad hoc*, composta por três membros para tratar de litígios específicos que lhe sejam submetidos ao abrigo do artigo 188, alínea b), da CNUDM:

ARTIGO 188

Submissão de controvérsias a uma câmara especial do Tribunal Internacional do Direito do Mar ou a uma câmara *ad hoc* da Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos ou a uma arbitragem comercial obrigatória

1. As controvérsias entre Estados Partes referidas na alínea a) do artigo 187 podem ser submetidas:

[...]

b) a pedido de qualquer das partes na controvérsia, a uma câmara *ad hoc* da Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos constituída de conformidade com o artigo 36 do Anexo VI.

[...]

A criação desta “câmara de uma câmara” pode ser considerada como resultado de um compromisso entre os Estados que apoiavam a Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos como adequada para tratar de litígios relacionados com a Parte XI da CNUDM, e aqueles que preferiam a arbitragem (TANAKA, 2015). A composição desta câmara *ad hoc* será determinada pela Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos “com a aprovação das partes”.

Em tendo as partes não chegado a um acordo quanto à composição de uma câmara *ad hoc*, cada parte na disputa deverá nomear um membro, e o terceiro membro será nomeado por ambas em comum acordo. Porém, se houver discordância, ou se alguma das partes não fizer a nomeação, o Presidente da Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos deverá nomear de pronto, um ou mais membros dentre os seus integrantes, “após consulta às partes” Enfatizando o consentimento das partes na composição da câmara *ad hoc*, certos autores argumentam que esta câmara se assemelha a uma espécie de “arbitragem dentro do tribunal” (TANAKA, 2015). Entretanto, é importante lembrar que os membros desta câmara não podem

estar a serviço de, nem serem cidadãos de nenhuma parte na disputa, de acordo com o artigo 36 do Estatuto do Tribunal Internacional do Direito do Mar.

Conforme previsto no artigo 187 da CNUDM, a Câmara tem jurisdição sobre controvérsias na Área. De forma mais específica, exerce jurisdição sobre controvérsias:

- I. entre Estados;
- II. entre um Estado e a Autoridade;
- III. entre as partes de um contrato, incluindo Estados, empresas estatais, a Autoridade ou a Empresa¹, e pessoas físicas ou jurídicas; e
- IV. entre a Autoridade e um potencial contratato.

É interessante notar que a Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos está aberta a entidades que não sejam Estados, como a Autoridade ou a Empresa, empresas estatais e pessoas físicas e jurídicas.

Já no que tange à competência consultiva, o Conselho² de forma direta, e os Estados-membros, através da Assembleia³, podem apresentar um pedido formal, solicitando pareceres sobre a conformidade de um tema relativo à Área, e aspectos jurídicos estabelecidos pela CNUDM, os quais deverão ser encaminhados à Câmara para emissão do parecer, sendo recebidos em caráter de urgência (MENEZES, 2014).

Contudo, a Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos não possui jurisdição sobre o exercício, da Autoridade, de seus poderes discricionários. Em nenhum caso poderá substituir sua discricionariedade pela da Autoridade (TANAKA, 2015). Além disso, a Câmara não é autorizada a pronunciar-se sobre a conformidade

¹ Em suma: “A Empresa é o órgão da Autoridade responsável pelo controle específico de todo sistema das atividades de exploração da área, bem como o transporte, o processamento e a comercialização dos minerais extraídos nela, atuando com base em princípios comerciais sólidos. A Empresa funciona na sede da Autoridade e fica sujeita às políticas gerais estabelecidas pela Assembleia, bem como a diretrizes dadas Conselho, estando sob seu controle administrativo. MENEZES, Wagner. **O direito do mar**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014. p. 170/171.

² Em suma: “O Conselho é órgão da Autoridade que tem caráter executivo, de gestão e direção, a quem cabe estabelecer as políticas gerais adotadas pela Assembleia, bem como as políticas específicas a serem seguidas pela Autoridade sobre qualquer questão ou assunto de sua competência, definidos pela Convenção.” MENEZES, Wagner. **O direito do mar**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014. p. 161.

³ Em suma: “A Assembleia é o único órgão da Autoridade composto por todos os seus membros e, por isso, é considerada o órgão supremo da organização, perante o qual devem responder os outros órgãos principais. Possui caráter deliberativo, bem como poder e função de estabelecer a política geral sobre qualquer questão ou assunto ligado às atividades da Autoridade.” MENEZES, Wagner. **O direito do mar**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014. p. 159.

de quaisquer normas e regulamentos da Autoridade com a CNUDM, nem a declarar inválidas tais normas e regulamentos.

Uma decisão proferida pela Câmara é considerada como proferida pelo Tribunal Internacional do Direito do Mar, e serão executáveis nos territórios dos Estados Partes da mesma forma que as sentenças ou ordens do Tribunal Superior do local em cujo território a execução é solicitada, em virtude do artigo 39 do Estatuto do Tribunal Internacional do Direito do Mar (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1982).

3 A RESPONSABILIZAÇÃO POR DANOS AO AMBIENTE MARINHO NA EXPLORAÇÃO ECONÔMICA DA ÁREA

Uma das questões fundamentais para formular regras ou leis sobre responsabilidade em qualquer sistema jurídico é determinar o grau de culpa necessário para impô-la. Discutindo a forma da responsabilidade, a maioria dos sistemas jurídicos a diferencia em três formas principais: negligência, responsabilidade objetiva e responsabilidade absoluta (CRAIK, 2018). Os regimes de responsabilidade por negligência são definidos como aqueles que exigem um grau de culpa, geralmente uma violação de um padrão de cuidado identificada, bem como um nexo causal entre as atividades realizadas pelo sujeito da responsabilidade e o dano, para enfim impor a responsabilidade por danos ambientais. A responsabilidade objetiva, por outro lado, não requer prova de culpa para constatar a responsabilidade em relação ao dano, mas requer a causalidade. A responsabilidade objetiva ainda pode permitir certas defesas ou exceções à imposição da responsabilidade, como casos fortuitos, atos de guerra, necessidade e negligência de terceiros. Porém, quando não há exceções, a responsabilidade é frequentemente classificada como de natureza absoluta.

A abordagem da responsabilização em detrimento de danos ambientais é objeto de muito debate e confusão conceitual em relação à responsabilidade estatal (CRAIK, 2018). O resultado foi que as regras relativas à responsabilidade acabaram não se desenvolvendo como um corpo unitário de leis comuns a todas as atividades, mas sim com base em um regime com abordagens ligeiramente diferentes ao padrão e ao escopo da responsabilidade associada à atividade regulamentada.

A teoria básica por de trás da exigência de culpa como elemento de atribuição de responsabilidade é uma ideia ética, baseada na justiça de que uma pessoa causadora de um dano apenas deve compensa-lo quando a vítima quando agiu de forma errada. A exigência de culpa não é punitiva, uma vez que o objetivo não é piorar a situação do réu em relação à anterior, mas sim corretiva, no sentido de que a compensação está vinculada à perda da vítima. A verdadeira dificuldade com os requisitos de culpa é quando a vítima continua prejudicada sem culpa própria. Assim,

na ausência de culpa, a questão política que surge é quem deve arcar com a perda entre dois atores potencialmente inocentes.

É devido a isso que a criação de risco é frequentemente levantada como base para impor responsabilidade sem a exigência da prova de culpa. Como consequência, atividades com maiores graus de risco são frequentemente sujeitas a formas estritas de responsabilidade tanto no direito internacional, quanto no nacional. A presença de risco fundamenta a lei de responsabilidade objetiva em regimes de responsabilidade civil de direito comum e é levantada como base para impor responsabilidade objetiva aos Estados onde eles se envolvem ou autorizam atividades perigosas (CRAIK, 2018).

Vista à luz de um objetivo de prevenção de danos ambientais, a responsabilidade pode ser justificada como um meio de promover a dissuasão de comportamentos de risco, ao fornecer maiores incentivos para que os operadores tomem medidas para prevenir danos acidentais. Ao mesmo tempo, essa lógica se aplica à responsabilidade baseada em culpa, uma vez que se busca dissuadir, na maioria das vezes, o comportamento intencional, imprudente e negligente. Já em um contexto sem culpa, a lógica da dissuasão se concentra na imposição de um padrão de cuidado mais que supere a simples “não negligência”.

As regras de responsabilidade previstas na CNUDM, incluindo as disposições específicas da Part XI, parecem ter dois objetivos principais. A redação do artigo 235, encontrado na Parte XII da CNUDM, abrange esses objetivos:

Artigo 235

Responsabilização

1. Os Estados devem zelar pelo cumprimento das suas obrigações internacionais relativas à proteção e preservação do meio marinho. Serão responsáveis de conformidade com o direito internacional.
2. Os Estados devem assegurar através do seu direito interno meios de recurso que permitam obter uma indenização pronta e adequada ou outra reparação pelos danos resultantes da poluição do meio marinho por pessoas físicas ou jurídicas, sob sua jurisdição.

3. A fim de assegurar indenização pronta e adequada por todos os danos resultantes da poluição do meio marinho, os Estados devem cooperar na aplicação do direito internacional vigente e no ulterior desenvolvimento do direito internacional relativo às responsabilidades quanto à avaliação dos danos e à sua indenização e à solução das controvérsias conexas, bem como, se for o caso, na elaboração de critérios e procedimentos para o pagamentos de indenização adequada, tais como o seguro obrigatório ou fundos de indenização.

O primeiro objetivo, conforme indicado no segundo parágrafo, é garantir uma indenização rápida e adequada às pessoas ou entidades que sofreram danos em razão da poluição do meio ambiente marinho. Uma indenização rápida e adequada é consistente com os requisitos gerais de restituição sob a lei de responsabilidade estatal (CRAIK et al., 2018), e exige que quaisquer procedimentos desenvolvidos ofereçam recursos eficientes e acessíveis para as pessoas ou entidades que sofreram danos.

O segundo objetivo, identificado no primeiro parágrafo, é prevenir e remediar danos ao meio ambiente, ao vincular a sua proteção à responsabilidade. Os papéis de prevenção e remediação dos danos marinhos são afirmados tendo em vista a mineração dos fundos marinhos profundos, no artigo 145 da CNUDM, que instrui a ISA a proteger o meio ambiente marinho e estabelece a estrutura geral de proteção ambiental da seguinte forma:

Artigo 145

Proteção do meio marinho

No que se refere às atividades na Área, devem ser tomadas as medidas necessárias, de conformidade com a presente Convenção,

para assegurar a proteção eficaz do meio marinho contra os efeitos nocivos que possam resultar de tais atividades. Para tal fim, a Autoridade adotará normas, regulamentos e procedimentos apropriados para *inter alia*:

a) prevenir, reduzir e controlar a poluição e outros perigos para o meio marinho, incluindo o litoral, bem como a perturbação do equilíbrio ecológico do meio marinho, prestando especial atenção à necessidade de proteção contra os efeitos nocivos de atividades, tais como a perfuração, dragagem, escavações, lançamento de detritos, construção e funcionamento ou manutenção de instalações, dutos e outros dispositivos relacionados com tais atividades;

b) proteger e conservar os recursos naturais da Área e prevenir danos à flora e à fauna do meio marinho

A conexão entre responsabilidade e objetivos ambientais é feita exclusivamente pela Câmara de Controvérsias sobre o Fundo Marinho, em seu parecer consultivo, onde vincula a disponibilidade de danos ao meio ambiente marinho à restauração (INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, 2011).

Para analisar, no regime jurídico-internacional, a extensão da responsabilidade do Estado Patrocinador, em casos de danos ambientais na exploração da Área, terminologicamente foram definidos pela ISA o uso de dois termos. O termo *responsability* se refere às obrigações primárias do Estado Patrocinador que desenvolve atividades exploratórias na Área, as quais determinam o modo de agir em conformidade às obrigações dispostas pela CNUDM e pelos Regulamentos da ISA.

Já o termo *liability* se refere às obrigações jurídicas secundárias, decorrentes da consequência da violação das obrigações primárias:

66. In the view of the Chamber, in the provisions cited in the previous paragraph, the term “responsibility” refers to the primary obligation where as the term ‘liability’ refers to the secondary obligation, namely, the consequences of a breach of the primary obligation.

Notwithstanding their apparent similarity to the English term ‘responsibility’, the French term ‘responsabilité’ and the Spanish term ‘responsabilidad’, respectively, indicate also the consequences of the breach of the primary obligation.⁴

A exploração da Área envolve uma variedade de Atores, como a Autoridade, os Estados Patrocinadores e os Contratados/Patrocinados (SUBTIL; LOVATTO; SILVA, 2022). Dessa forma, a atribuição de diferentes níveis de responsabilização no sistema normativo internacional, funciona não apenas como um instrumento de sanção, mas sobretudo como um mecanismo de incentivo à observância das obrigações jurídicas impostas pela CNUDM e pelos Regulamentos da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos., considerando que todos podem eventualmente incorrer na prática de atos ou de omissões dos quais resultem danos ao meio ambiente marinho, observando-se que:

However, the LOSC attributes primary responsibility for deep seabed mining activities to the ISA, the contractor (which could be states, a state acting through an international organization, state enterprises or private companies) and the sponsoring state. Consequently, the current legal framework attributes liability for damage arising out of activities in the seabed area beyond national jurisdiction (“the Area”) to these three actors. When the Enterprise becomes operational, it will presumably be another actor that could be held responsible for damage.⁵

⁴ “66. Na visão da Câmara, nas disposições citadas no parágrafo anterior, o termo «responsability» refere-se à obrigação primária, enquanto o termo «liability» refere-se à obrigação secundária, ou seja, às consequências do descumprimento da obrigação principal. Apesar da aparente semelhança com o termo inglês «responsibility», o termo francês «responsabilité» e o termo espanhol «responsabilidad» indicam também as consequências do descumprimento da obrigação principal.” INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. ***Responsibilities and obligations of States sponsoring persons and entities with respect to activities in the Area (Request for advisory submitted to the Seabed Disputes Chamber)***. Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, List of cases: No. 17, Advisory Opinion of 1 February 2011. Hamburg: ITLOS, 2011. p. 30. Disponível em: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_17/17_adv_op_010211_en.pdf. Acesso em 17 de mar. 2025.

⁵ “Contudo, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar atribui a responsabilidade principal pelas atividades de mineração em águas profundas à ISA, ao contratante (que pode ser um Estado, um Estado atuando por meio de uma organização internacional, empresas estatais ou empresas

Diante desse contexto, passa-se à análise das diferentes formas de responsabilização atribuídas aos diversos atores envolvidos nas atividades de exploração econômica da Área. Tal estudo requer, inicialmente, a compreensão da *liability* do Estado Patrocinador, enquanto ente que exerce o papel de controle e supervisão sobre as empresas ou entidades sob sua jurisdição. Em seguida, será examinada a *liability* do Contratado, responsável direto pela execução das operações na Área, bem como a *liability* da própria Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, na condição de órgão regulador e administrador do regime jurídico aplicável. Por fim, serão abordados os mecanismos de valoração e compensação decorrentes do regime de responsabilidade, os quais visam reparar e mitigar eventuais danos causados ao meio marinho.

3.1. Liability do Estado patrocinador

Sob a ótica da Câmara de Controvérsias do Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM), a *liability* configura-se como a consequência jurídica decorrente da violação de obrigações primárias, gerando um ilícito internacional e, conseqüentemente, a responsabilização internacional. A Câmara, ao se manifestar sobre o tema no Parecer Consultivo n.º 17, delimitou a interpretação da *liability*, especialmente ao responder ao segundo questionamento apresentado, oferecendo interpretação detalhada do artigo 139, 2, da CNUDM, que trata da responsabilidade pelos atos praticados no contexto das atividades na Área.

ARTIGO 139

privadas) e ao Estado patrocinador. Consequentemente, o atual quadro jurídico atribui a responsabilidade por danos decorrentes de atividades na área do fundo marinho além da jurisdição nacional (“a Área”) a esses três atores. Quando a empresa entrar em operação, presume-se que haverá outro ator que poderá ser responsabilizado por danos.” DAVENPORT, Tara. ***Responsibility and Liability for Damage Arising Out of Activities in the Area: Attribution of Liability***. Waterloo, ON: Centre of International Governance Innovation (CIGI), January 2019, Paper No. 4. p. 1. Disponível em: https://www.cigionline.org/static/documents/documents/deep%20seabed%20mining%20paper%20no%204_2.pdf. Acesso em: 24 de ago. 2025.

2. Sem prejuízo das normas de direito internacional e do artigo 22 do Anexo III, os danos causados pelo não cumprimento por um Estado Parte ou uma organização, internacional das suas obrigações, nos termos da presente Parte, implicam responsabilidade; os Estados Partes ou organizações internacionais que atuem em comum serão conjunta e solidariamente responsáveis. No entanto, o Estado Parte não será responsável pelos danos causados pelo não-cumprimento da presente Parte por uma pessoa jurídica a quem esse Estado patrocinou nos termos da alínea b) do parágrafo 2º do artigo 153 se o Estado Parte tiver tomado todas as medidas necessárias e apropriadas para assegurar o cumprimento efetivo do parágrafo 4º do artigo 153 e do parágrafo 4º do artigo 4 do Anexo III.

Ou seja, o fracasso de um Estado Patrocinador em cumprir suas responsabilidades, nos termos do artigo acima, poderá consistir em um ato ou uma omissão que seja contrária às suas obrigações (SUBTIL; LOVATTO; SILVA, 2022). Cumpre destacar que tais Estados assumem obrigações de dupla natureza: de um lado, as obrigações diretas, derivadas de seus próprios atos soberanos e administrativos; de outro, as obrigações indiretas ou derivadas, que decorrem da conduta dos Contratados ou Patrocinados sob sua jurisdição ou controle. Assim, a natureza e a extensão dessas obrigações constituem elementos determinantes para a delimitação do escopo da *liability*, influenciando o grau de responsabilidade e o tipo de sanção aplicável em caso de violação.

Verifica-se que, de acordo com a interpretação conferida ao artigo 139, parágrafo 2º, primeira parte, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), a omissão do Estado Patrocinador no cumprimento de suas obrigações diretas não acarreta automaticamente sua responsabilização internacional. Para que se configure a *liability*, é indispensável a demonstração de um nexo causal entre a conduta omissiva e a ocorrência de um dano efetivo ao meio marinho. De igual forma, o Estado Patrocinador não incorre em *liability*, nas situações em que tenha cumprido suas obrigações diretas, mas o seu Patrocinado venha a causar danos ambientais na exploração econômica da Área (INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, 2011).

Porém, a Câmara de Controvérsias do TIDM dispôs que essa situação constituiu uma exceção à regra do Direito Internacional Costumeiro, e em síntese, um Estado pode ser responsabilizado mesmo que não ocorram danos materiais frente a sua falha em cumprir suas obrigações internacionais:

This constitutes an exception to the customary international law rule on liability since, as stated in the Rainbow Warrior Arbitration (Case concerning the difference between New Zealand and France concerning the interpretation or application of two agreements, concluded on 9 July 1986 between the two States and which related to the problems arising from the Rainbow Warrior Affair, UNRIAA, 1990, vol. XX, p. 215, at paragraph 110), and in paragraph 9 of the Commentary to article 2 of the ILC Articles on State Responsibility, a State may be held liable under customary international law even if no material damage results from its failure to meet its international obligations.⁶

O Estado Patrocinador não é responsável por danos decorrentes de irregularidades praticadas pelo Contratado Patrocinado, sendo responsável apenas por sua própria falha em cumprir com a obrigação direta, como a de due diligence (CRAIK, 2018). A principal obrigação atribuída ao Estado Patrocinador consiste em assegurar que as atividades realizadas por seu Patrocinado na Área sejam conduzidas em estrita conformidade com as disposições estabelecidas pela CNUDM e pelos Regulamentos da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (CRAIK et

⁶ “Isso constitui uma exceção à regra consuetudinária do direito internacional sobre responsabilidade, uma vez que, conforme declarado na Arbitragem do Rainbow Warrior (Caso relativo à divergência entre a Nova Zelândia e a França quanto à interpretação ou aplicação de dois acordos, concluídos em 9 de julho de 1986 entre os dois Estados e que diziam respeito aos problemas decorrentes do Caso Rainbow Warrior, UNRIAA, 1990, vol. XX, p. 215, parágrafo 110) e no parágrafo 9 do Comentário ao artigo 2 dos Artigos da CDI sobre Responsabilidade do Estado, um Estado pode ser responsabilizado nos termos do direito internacional consuetudinário mesmo que não resulte de danos materiais em virtude do seu incumprimento das suas obrigações internacionais.” INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. ***Responsibilities and obligations of States sponsoring persons and entities with respect to activities in the Area (Request for advisory submitted to the Seabed Disputes Chamber)***. Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, List of cases: No. 17, Advisory Opinion of 1 February 2011. Hamburg: ITLOS, 2011. p. 58. Disponível em: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_17/17_adv_op_010211_en.pdf. Acesso em 17 de mar. 2025.

al., 2018). Tal dever tem por finalidade garantir que o comportamento do Contratado esteja alinhado às normas internacionais aplicáveis, configurando-se, portanto, como uma obrigação de conduta, e não de resultado — razão pela qual se exige o exercício da devida diligência (*due diligence*). Desse modo, a *liability* do Estado Patrocinador somente se configura quando há falha no cumprimento dessa obrigação de conduta e, em consequência, ocorrem danos ao meio ambiente marinho.

The structure of the liability obligations is that the primary responsibility for environmental damages rests with the contractor and the ISA, who are independently responsible for their own “wrongful acts,” and these obligations exist in parallel, rather than being joint and several with the sponsoring state. Where damages arise from the failure of a sponsored contractor to comply with its obligation, the sponsoring state is only liable if that failure relates to the sponsoring state’s own lack of due diligence.⁷

A *due diligence* está vinculada à necessidade de o Estado Patrocinador adotar regulamentações adequadas em seu ordenamento jurídico interno, assegurando a implementação de medidas administrativas razoáveis e eficazes. Essas medidas devem incluir mecanismos de supervisão e controle sobre as atividades desenvolvidas por seu Contratado, bem como a coordenação eficiente entre as ações do próprio Estado e aquelas conduzidas pela Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos. Tal coordenação tem como finalidade evitar a duplicidade de esforços e promover uma atuação harmoniosa e complementar entre as partes envolvidas. A Câmara de Controvérsias do TIDM, no Parecer Consultivo nº 17, segue a interpretação

⁷ “A estrutura das obrigações de responsabilidade é tal que a responsabilidade primária por danos ambientais recai sobre o contratado e a ISA, que são individualmente responsáveis por seus próprios “atos ilícitos”, e essas obrigações existem em paralelo, em vez de serem solidárias com o Estado patrocinador. Quando os danos decorrem do descumprimento das obrigações por parte de um contratado patrocinado, o Estado patrocinador só é responsabilizado se esse descumprimento estiver relacionado à sua própria falta de diligência.” CRAIK, A. Neil. **Determining the Standard for Liability for Environmental Harm from Deep-Seabed Mining Activities**. Waterloo, ON: Centre for International Governance Innovation (CIGI), 23 out. 2018. p. 4. Disponível em: <https://www.cigionline.org/publications/determining-standard-liability-environmental-harm-deep-seabed-mining-activities/>. Acesso em: 16 mar. 2025.

sistemática do artigo 139, conjuntamente com o Anexo III, artigo 4, parágrafo 5, da CNUDM:

4. O Estado ou os Estados patrocinadores terão, nos termos do artigo 139, a responsabilidade de assegurar, no âmbito dos seus sistemas jurídicos, que o contratante assim patrocinado realize atividades na Área, de conformidade com os termos do seu contrato e com as obrigações que lhe incumbem nos termos da presente Convenção. Contudo, um Estado patrocinador não será responsável pelos danos causados pelo não-cumprimento dessas obrigações por um contratante por ele patrocinado, quando esse Estado Parte tiver adotado leis e regulamentos e tomado medidas administrativas que, no âmbito do seu sistema jurídico, forem razoavelmente adequadas para assegurar o cumprimento dessas obrigações pelas pessoas sob sua jurisdição.

Em outras palavras, há o surgimento da *liability* ao Estado Patrocinador quando:

1. Ocorrer uma falha no cumprimento das obrigações, esta poderá derivar de um ato ou uma omissão que seja contrária às suas obrigações. Os Estados possuem obrigações próprias e diretas em relação às atividades desempenhadas pelos Patrocinados;
2. Ocorrência de danos. Quando descumprir com suas obrigações, que poderá, segundo Câmara de Controvérsias do TIDM, “Pode-se prever que os danos em questão incluiriam danos à Área e aos seus recursos, que constituem o património comum da humanidade, e danos ao meio marinho”. (INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, 2011)

Pensar que Estados em desenvolvimento podem e devem ser incentivados a realizar atividades na Área sustenta-se, também, na ausência de *liability* de resultado. Como exemplo, a manifestação da República de Nauru, no Parecer Consultivo nº17, Documento ISBA/16/C/6, dispõe que, assim como outros Estados em desenvolvimento, não possui condições técnicas e financeiras para realizar explorações diretas na Área, sendo que, para empreender neste setor de mineração

em águas internacionais, há a necessidade de se unir com empresas do setor privado (SUBTIL; LOVATTO; SILVA, 2022).

A Autoridade em seu parecer, enfatiza que além da ausência destas capacidades (técnica e financeira), Estados em desenvolvimento se preocupam com a extensão da responsabilidade, mas alguns também não podem se expor aos riscos legais potencialmente associados a tal Projeto. Para tanto, associar-se com o setor privado se apresenta como uma possível mitigação dos custos decorrentes do alto grau de incerteza da exploração da Área, sendo que:

This was important, as these liabilities or costs could, in some circumstances, far exceed the financial capacities of Nauru (as well as those of many other developing States). Unlike terrestrial mining, in which a State generally only risks losing that which it already has (for example, its natural environment), if a developing State can be held liable for activities in the Area, the State may potentially face losing more than it actually has.⁸

Juridicamente, não há liability residual ao Estado Patrocinador por danos decorrentes da conduta dos operadores Patrocinados, mas apenas quando a ação ou omissão decorrer da falha no cumprimento da obrigação de devida diligência. A Câmara dispõe que: 204. Na opinião da Câmara, o regime de responsabilidade estabelecido pelo artigo 139 da Convenção e em instrumentos relacionados não deixa espaço para responsabilidade residual. Conforme descrito no parágrafo 201, a responsabilidade do Estado patrocinador e a responsabilidade do contratante patrocinado existem em paralelo. A responsabilidade do Estado patrocinador decorre de sua própria falha em cumprir com suas responsabilidades sob a Convenção e

⁸ “Isso era importante, pois essas responsabilidades ou custos poderiam, em algumas circunstâncias, exceder em muito a capacidade financeira de Nauru (bem como a de muitos outros Estados em desenvolvimento). Ao contrário da mineração terrestre, na qual um Estado geralmente corre o risco de perder apenas o que já possui (por exemplo, seu meio ambiente natural), se um Estado em desenvolvimento puder ser responsabilizado por atividades na Área, ele poderá potencialmente perder mais do que realmente possui.” INTERNATIONAL SEABED AUTHORITY. ***Proposal to seek an advisory opinion from the Seabed Disputes Chamber of the International Tribunal for the Law of the Sea on matters regarding sponsoring State responsibility and liability.*** ISBA/16/C/6, Council Distr.: General, 5 Mar. 2010. Kingston, Jamaica: Sixteenth session, 26 Apr. - 7 May 2010. p. 1. Disponível em: https://isa.org.jm/wp-content/uploads/2022/06/isba-16c-6_0.pdf. Acesso em: 5 mai. 2025.

instrumentos relacionados. A responsabilidade do contratante patrocinado decorre de sua falha em cumprir com suas obrigações sob seu contrato e seus compromissos sob o mesmo. Como foi estabelecido, a responsabilidade do Estado patrocinador depende da ocorrência de danos resultantes da falha do contratante patrocinado. No entanto, como observado no parágrafo 182, isso não torna o Estado patrocinador responsável pelos danos causados pelo contratante patrocinado. (INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, 2011)

No mais, para que surja a responsabilização do Estado Patrocinador, é necessário que haja danos e que estes tenham surgido em razão da sua falha em cumprir suas obrigações (SUBTIL; LOVATTO; SILVA, 2022).

Em um estudo realizado por Hannah Lily (advogada qualificada no Reino Unido e especialista jurídica em direito regulatório, com especialização em mineração de fundos marinhos), até outubro de 2018, a ISA firmou 29 contratos de exploração com 20 diferentes Estados, formando o seguinte cenário:

Figura 2 - Estados Patrocinadores na ISA

State	Contractor	Location	Resource	Start Date	Sponsorship Law Enacted?
Poland	IOM	CCZ	Nodules	2001	No
	Government	Mid-Atlantic	SMS	Pending	
Russia	IOM	CCZ	Nodules	2001	No
	JSCY	CCZ	Nodules	2001	
	Government	Mid-Atlantic	SMS	2012	
	Government	NW Pacific	Crusts	2015	
Bulgaria	IOM	CCZ	Nodules	2001	No
Cuba	IOM	CCZ	Nodules	2001	No
Czech Republic	IOM	CCZ	Nodules	2001	Yes
Slovakia	IOM	CCZ	Nodules	2001	No
Korea	Government	CCZ	Nodules	2001	No
	Government	Central Indian	SMS	2014	
	Government	NW Pacific	Crusts	Pending	
China	COMRA	CCZ	Nodules	2001	Yes
	COMRA	SW Indian	SMS	2011	
	COMRA	NW Pacific	Crusts	2014	
	Minmetals	CCZ	Nodules	2017	
Japan	DORD	CCZ	Nodules	2001	Yes
	JOGMEC	NW Pacific	Crusts	2014	
France	Ifremer	CCZ	Nodules	2001	Yes
	Ifremer	Mid-Atlantic	SMS	2014	
India	Government	Central Indian	Nodules	2002	No
	Government	Central Indian	SMS	2016	
Germany	BGR	CCZ	Nodules	2006	Yes
	BGR	Indian	SMS	2015	
Nauru	NORI	CCZ	Nodules	2011	Yes
Tonga	TOML	CCZ	Nodules	2012	Yes
Belgium	GSR	CCZ	Nodules	2013	Yes
United Kingdom	UKSRL	CCZ	Nodules	2013	Yes
	UKSRL	CCZ	Nodules	2016	
Kiribati	Marawa	CCZ	Nodules	2015	Yes
Singapore	OMS	CCZ	Nodules	2015	Yes
Brazil	CPRM	S Atlantic	Crusts	2015	Pending
Cook Islands	CIIC	CCZ	Nodules	2016	Pending

Fonte: LILY, Hannah. ***Sponsoring State Approaches to Liability Regimes for Environmental Damage Caused by Seabed Mining***. Waterloo, ON: Centre for International Governance Innovation (CIGI), 5 Dez. 2018. Liability Issues for Deep Seabed Mining Series, Paper No.3. Disponível em: <https://www.cigionline.org/publications/sponsoring-state->

approaches-liability-regimes-environmental-damage-caused-seabed/. Acesso em: 20 de mar. 2025.

Ao se analisar o quadro acima, é possível verificar que treze contratos de exploração não possuem regulação nas Leis dos sistemas jurídicos internos dos Estados Patrocinadores. Sobre a matéria, Hannah Lily expõe que:

However, this leaves 13 ISA exploration contracts sponsored by states with no relevant law in place and thus states who are potentially not meeting their due diligence responsibilities as a sponsoring state under the LOSC and, therefore, exposed to any damages arising from contractor (or state) acts. The absence of any implementing legislation also raises the issue of the oversight obligations of the ISA in relation to appropriate regulatory conditions. There are also non-sponsoring states with relevant laws in place, for example, Fiji, Tuvalu and New Zealand.⁹

Em outras palavras, pode-se constatar que, apesar da existência de um arcabouço jurídico estruturado pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, pelo Acordo de 1994, bem como pelas Recomendações e Resoluções emanadas da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, muitos Estados ainda não vêm observando integralmente suas obrigações de devida diligência. Isso ocorre, sobretudo, em razão da ausência ou insuficiência de normas internas que incorporem de forma efetiva tais compromissos internacionais aos respectivos sistemas jurídicos nacionais. Diante desse cenário de lacuna normativa e omissão regulatória, esses Estados podem vir a incorrer em liability, especialmente nos casos em que a inércia

⁹ “No entanto, isso deixa 13 contratos de exploração do ISA patrocinados por Estados sem legislação pertinente em vigor e, portanto, Estados que potencialmente não estão cumprindo suas responsabilidades de diligência devida como Estados patrocinadores sob a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) e, conseqüentemente, expostos a quaisquer danos decorrentes de atos do contratado (ou do Estado). A ausência de qualquer legislação de implementação também levanta a questão das obrigações de supervisão do ISA em relação às condições regulatórias apropriadas. Há também Estados não patrocinadores com leis pertinentes em vigor, por exemplo, Fiji, Tuvalu e Nova Zelândia.” LILY, Hannah. ***Sponsoring State Approaches to Liability Regimes for Environmental Damage Caused by Seabed Mining***. Waterloo, ON: Centre for International Governance Innovation (CIGI), 5 Dez. 2018. Liability Issues for Deep Seabed Mining Series, Paper No. 3. p. 5. Disponível em: <https://www.cigionline.org/publications/sponsoring-state-approaches-liability-regimes-environmental-damage-caused-seabed/>. Acesso em: 20 de mar. 2025.

legislativa ou administrativa venha a contribuir, direta ou indiretamente, para a ocorrência de danos ao meio ambiente marinho. Exemplificando: ao iniciar-se a exploração por seu Contratado/ Patrocinado, desta atividade surgem danos ao meio ambiente marinho. Nessa situação, de acordo com o artigo 139, 2, primeira frase, da CNUDM, a omissão de um Estado Patrocinador em cumprir suas obrigações diretas implica em *liability* apenas quando desta omissão decorrerem danos (SUBTIL; LOVATTO; SILVA, 2022).

Em decorrência desse caso, têm-se o posicionamento da Câmara de Controvérsias do TIDM em situações de responsabilização do Estado Patrocinador na ocorrência de danos decorrentes de atos lícitos:

205. Taking into account that, as shown above in paragraph 203, situations may arise where a contractor does not meet its liability in full while the sponsoring State is not liable under article 139, paragraph 2, of the Convention, the Authority may wish to consider the establishment of a trust fund to compensate for the damage not covered. The Chamber draws attention to article 235, paragraph 3, of the Convention which refers to such possibility.¹⁰

Dessa forma, quando o Estado Patrocinador implementa em seu ordenamento jurídico interno medidas adequadas e suficientes para assegurar que as atividades de seu Contratado/Patrocinado sejam conduzidas em conformidade com as normas internacionais, mesmo que venham a ocorrer danos ao meio ambiente marinho decorrentes das ações do Contratado, o Estado não será responsabilizado diretamente por tais danos. Nesse contexto, a Convenção prevê a existência de um

¹⁰ “205. Tendo em conta que, como demonstrado no parágrafo 203, podem surgir situações em que um contratante não cumpra integralmente a sua obrigação, enquanto o Estado patrocinador não for responsável nos termos do artigo 139.º, n.º 2, da Convenção, a Autoridade poderá considerar a criação de um fundo fiduciário para compensar os danos não cobertos. A Câmara chama a atenção para o artigo 235.º, n.º 3, da Convenção, que se refere a essa possibilidade.” INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. **Responsibilities and obligations of States sponsoring persons and entities with respect to activities in the Area (Request for advisory submitted to the Seabed Disputes Chamber)**. Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, List of cases: No. 17, Advisory Opinion of 1 February 2011. Hamburg: ITLOS, 2011. p. 65. Disponível em: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_17/17_adv_op_010211_en.pdf. Acesso em 17 de mar. 2025.

fundo de compensação, concebido como um mecanismo financeiro de suporte, destinado a garantir recursos para a reparação e recuperação dos danos ambientais causados, funcionando como uma forma de mitigação dos impactos e proteção efetiva do meio marinho, independentemente da responsabilização direta do Estado Patrocinador

A Câmara de Controvérsias do TIDM, no Parecer Consultivo nº 17, por fim, apresenta duas hipóteses que são interpretadas como uma lacuna no sistema de responsabilidade, as quais não possuem previsão no quadro jurídico da CNUDM ou nos Regulamentos da Autoridade (SUBTIL; LOVATTO; SILVA, 2022), quais sejam:

1. Estado Patrocinador adota todas as suas obrigações, mas, mesmo assim, seu Contratado causa danos que não consegue compensar na integralidade;
2. Estado Patrocinador não cumpriu suas obrigações, mas, desta falta de cumprimento das obrigações internacionais, não incorrem danos ao meio ambiente marinho.

Nesse contexto, a Câmara de Controvérsias do Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM) foi categórica ao afirmar que o artigo 139, parágrafo 2, da CNUDM não confere aos Estados Patrocinadores a possibilidade de responsabilidade solidária automática. A responsabilização prevista na Convenção ocorre de forma paralela, ou seja, cada ator responde por suas próprias obrigações, e somente se configura quando o descumprimento dessas obrigações resulta efetivamente em danos ao meio ambiente marinho. No próximo capítulo, serão analisadas as *liabilities* dos Contratados Patrocinados e da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos.

3.2. Liability do contratado patrocinado e da ISA

Neste ponto do estudo, busca-se identificar, no regime jurídico-internacional, a extensão da responsabilidade do Contratado Patrocinado e da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, em caso de danos ambientais na exploração econômica da Área. Para tanto, quando do tratamento normativo da *liability* do

Contratado Patrocinado e da Autoridade, o artigo 22, do Anexo III da CNUDM, delinea que:

ARTIGO 22

Responsabilidade

O contratante terá responsabilidade pelos danos causados por atos ilícitos cometidos na realização das suas operações, tomando em conta a parte de responsabilidade por atos ou omissões imputáveis à Autoridade. Do mesmo modo, a Autoridade terá responsabilidade pelos danos causados por atos ilícitos cometidos no exercício dos seus poderes e funções, incluindo as violações ao parágrafo 2º do artigo 168, tomando em conta a parte de responsabilidade por atos ou omissões imputáveis ao contratante. Em qualquer caso, a reparação deve corresponder ao dano efetivo.

Os Contratos firmados para a exploração da Área em sua grande maioria baseiam-se nesse dispositivo, traçando primeiramente, os danos ao meio ambiente marinho, os custos de medidas a serem adotadas para prevenir e minimizar e, em um segundo momento, preveem a responsabilização pelos atos ilícitos de seus funcionários ou terceiros Contratados, bem como obrigam a manutenção de apólice de seguro (SUBTIL; LOVATTO; SILVA, 2022). Nesse sentido, verifica-se, de acordo com o Regulamento da ISA, que o Contratado deverá realizar monitoramento ambiental com a adoção de medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar possíveis danos e impactos ao meio ambiente marinho da Área, sendo apresentados planos de contingências que deverão prever as respostas efetivas a incidentes que possam causar danos graves ao meio ambiente marinho.

O Contratado/Patrocinado assume o compromisso de executar suas atividades na Área com o mais alto grau de diligência, eficiência e economicidade, observando rigorosamente as normas técnicas e jurídicas aplicáveis, de modo a prevenir e minimizar quaisquer impactos adversos ao meio ambiente marinho. Tal dever de conduta implica a obrigação de atuar com prudência e responsabilidade, uma vez que

o Contratado poderá incorrer em *liability* pelos danos efetivos que vier a causar em decorrência de atos ilícitos, falhas operacionais ou omissões injustificadas, bem como os praticados por seus funcionários, subcontratados, agentes e todas as pessoas envolvidas no trabalho. A *liability* cobrirá, ainda, os custos para adoção de medidas que visem a prevenir e limitar os danos ao meio ambiente marinho.

Devido à possível insuficiência de recursos capazes de compensar os danos, o Contratado Patrocinado manterá apólices de seguro com contratos internacionais, bem como irá indenizar a ISA, seus funcionários, subcontratados e agentes que, por conta de atos ilícitos ou omissões, resultem em danos. Entretanto, o Contratado não incorrerá em *liability* por atrasos inevitáveis ou falhas em cumprir com qualquer de suas obrigações por motivos de força maior, o que, nos termos dos contratos de exploração da Área, significa:

For the purposes of this contract, force majeure shall mean an event or condition that the Contractor could not reasonably be expected to prevent or control; provided that the event or condition was not caused by negligence or by a failure to observe good mining industry practice.¹¹

Dessa forma, conforme estabelecido pelo Regulamento de Exploração de Nódulos Polimetálicos da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, prevê-se a exclusão da responsabilidade (*liability*) do Contratado nas hipóteses em que a ocorrência de danos resulte de eventos caracterizados como força maior, conforme disposto na Regra 17.1.

O Regulamento da Autoridade foi desenvolvido em 2013. Já, em 2019, o Projeto de Regulamentação para exploração da Área trouxe consigo, em síntese, as mesmas disposições que o Regulamento dos Nódulos no que permeia a *liability*.

¹¹ “Para efeitos deste contrato, força maior significa um evento ou condição que não seria razoavelmente esperado que o Contratado prevenisse ou controlasse; desde que o evento ou condição não tenha sido causado por negligência ou por uma falha em observar as boas práticas da indústria de mineração.” INTERNATIONAL SEABED AUTHORITY. ***Decision of the Council of the International Seabed Authority relating to amendments to the Regulations on Prospecting and Exploration for Polymetallic Nodules in the Area and related matters.*** Kingston, Jamaica: ISA, 22 July 2013. (ISBA/19/C/17). p. 45. Disponível em: <https://www.isa.org.jm/documents/isba19c17>. Acesso em: 26 de mar. 2025.

Assim, a *liability* do Contratado surge de sua falha em cumprir com suas obrigações em relação à execução de seus empreendimentos (INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, 2011).

Subsequentemente, a ISA é a principal reguladora e gestora das atividades desenvolvidas na Área. Dessa forma e em razão de suas atribuições, suas condutas poderão causar danos, “incluindo a falha em garantir supervisão suficiente das atividades na Área ou mesmo na condução das suas obrigações de inspeção” (DAVENPORT, 2019).

Como já observado, a ISA terá *liability* por qualquer dano em razão de atos ilícitos no exercício de seus poderes e funções. Porém, uma questão crucial é posta em discussão, considerando a obrigação do Contratante Patrocinado de incluir a Autoridade como garantia adicional em apólices de seguro, já que todos os seguros exigidos nos Regulamentos deverão prever que os subscritores renunciem quaisquer direitos de recurso, incluindo direitos de subrogação contra a Autoridade em relação às atividades de Exploração, apresentando cobertura sobre:

1. O período de duração do contrato de exploração;
2. Seguro de responsabilidade ambiental por um período de dez anos após o encerramento do contrato, a Autoridade não seria responsável financeiramente.

Esta situação, segundo Tara Davenport, implica que:

While the ISA may be found legally liable for acts or omissions, the channelling of economic liability to the contractor, coupled with a waiver of rights of recourse, in effect means that the ISA would not be held financially liable. The question is whether this would undermine one of the purposes of an effective liability regime, i.e., to provide enough deterrence for the avoidance of such damage by the ISA.¹²

¹² “Embora a ISA possa ser considerada legalmente responsável por atos ou omissões, a transferência da responsabilidade econômica para o contratado, juntamente com a renúncia ao direito de regresso, significa, na prática, que a ISA não seria responsabilizada financeiramente. A questão é se isso prejudicaria um dos objetivos de um regime de responsabilidade eficaz, ou seja, proporcionar dissuasão suficiente para que a ISA evite tais danos.” DAVENPORT, Tara. ***Responsibility and Liability for Damage Arising Out of Activities in the Area: Attribution of Liability***. Waterloo, ON: Centre of International Governance Innovation (CIGI), January 2019, Paper No. 4. p. 8. Disponível em:

Sob essa perspectiva, a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos não teria, em princípio, responsabilidade de natureza financeira pelos danos eventualmente causados no âmbito das atividades realizadas na Área. Entretanto, à luz da interpretação apresentada no Parecer Consultivo nº 17 do Tribunal Internacional do Direito do Mar, e considerando o disposto no artigo 22 do Anexo III da CNUDM, observa-se que essa compreensão merece uma análise mais aprofundada, uma vez que o referido dispositivo pode ensejar situações em que a Autoridade venha a assumir responsabilidade indireta em decorrência de sua atuação ou omissão no exercício de suas funções regulatórias e de supervisão:

200. No reference is made in this provision to the liability of sponsoring States. It may therefore be deduced that the main liability for a wrongful act committed in the conduct of the contractor's operations or in the exercise of the Authority's powers and functions rests with the contractor and the Authority, respectively, rather than with the sponsoring State.¹³

Deduz-se que a principal responsabilidade recairia sobre a Autoridade e o Contratado Patrocinado no exercício de seus poderes e funções e não ao Estado Patrocinador (SUBTIL; LOVATTO; SILVA, 2022), o que na opinião da Câmara, reflete a distribuição de responsabilidades pelas atividades de mineração no fundo do mar

https://www.cigionline.org/static/documents/documents/deep%20seabed%20mining%20paper%20no%204_2.pdf. Acesso em: 24 de ago. 2025.

¹³ “200. Esta disposição não faz qualquer menção à responsabilidade dos Estados patrocinadores. Pode-se, portanto, deduzir que a principal responsabilidade por um ato ilícito cometido no exercício das atividades do contratado ou no exercício das competências e funções da Autoridade recai sobre o contratado e a Autoridade, respectivamente, e não sobre o Estado patrocinador.” INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. ***Responsibilities and obligations of States sponsoring persons and entities with respect to activities in the Area (Request for advisory submitted to the Seabed Disputes Chamber)***. Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, List of cases: No. 17, Advisory Opinion of 1 February 2011. Hamburg: ITLOS, 2011. p.63. Disponível em: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_17/17_adv_op_010211_en.pdf. Acesso em 17 de mar. 2025.

entre o contratante, a Autoridade e o Estado patrocinador (INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, 2011).

Em relação à avaliação e à compensação pelos danos ambientais causados pelas atividades na área, vamos analisar a responsabilidade levando em conta a compensação e a avaliação dos prejuízos decorrentes das ações dos Estados Patrocinadores, do Contratante Patrocinado e da Autoridade na exploração da área. Como foi mencionado, o Estado Patrocinador só é considerado responsável quando não cumpre suas obrigações e isso resulta em danos.

A Câmara de Controvérsias do TIDM, no Parecer Consultivo nº 17, manifestou-se no sentido de que se pode prever que os danos em questão incluiriam danos à Área e aos seus recursos que constituem o património comum da humanidade, e danos ao meio marinho (INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, 2011). Assim, considerando a interpretação da responsabilidade, especialmente quando ela está relacionada ao conceito de Patrimônio Comum da Humanidade, percebemos que isso traz dificuldades na hora de definir e avaliar a compensação pelos danos causados.

Sob esta ótica, ao buscar o reconhecimento da *liability*, os sujeitos no direito de reclamar indenização podem incluir a Autoridade, entidades envolvidas na mineração de fundos marinhos profundos, outros utilizadores do mar e Estados costeiros (INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA, 2011).

Assim como é disposto no Parecer Consultivo nº 17, é possível observar que a CNUDM não é expressa quanto à ISA ser legitimada para buscar o reconhecimento da *liability*. Contudo, é interpretado como um direito implícito presente no artigo 137, parágrafo 2, o qual prevê que a Autoridade deve agir em nome da humanidade.

A argumentação trazida no Parecer Consultivo nº 17 é de que qualquer Estado-Parte possui o direito de buscar uma compensação, em razão do caráter erga omnes das obrigações relativas à preservação do meio ambiente marinho (SUBTIL; LOVATTO; SILVA, 2022). Observa-se que no Parecer Consultivo nº 17 constou que:

It may, however, be argued that such entitlement is implicit in article 137, paragraph 2, of the Convention, which states that the Authority shall act 'on behalf' of mankind. Each State Party may also be entitled to claim compensation in light of the erga omnes character of the obligations relating to preservation of the environment of the high seas and in the Area.¹⁴

Assim, os artigos da ILC sobre Responsabilidade dos Estados, especialmente o artigo 48, estabelecem que os Estados têm o direito de agir mesmo que não tenham sido diretamente prejudicados pelos danos. Isso acontece quando a obrigação violada está relacionada a um interesse coletivo e é devida à comunidade internacional como um todo. Essa situação se aplica a possíveis danos causados à Área, que é vista como um Patrimônio Comum da Humanidade.

Art. 48. Invocação de responsabilidade por um Estado que não seja o lesado:

1. Qualquer Estado, além do lesado, pode invocar a responsabilidade de outro Estado de acordo com o parágrafo 2, se:
 - a) A obrigação violada existe em relação a um grupo de Estados incluindo aquele Estado, e está estabelecida para a proteção de um interesse coletivo do grupo; ou
 - b) A obrigação violada existe em relação à comunidade internacional como um todo

¹⁴ "Pode-se argumentar, contudo, que tal direito está implícito no artigo 137, parágrafo 2, da Convenção, que estabelece que a Autoridade atuará "em nome" da humanidade. Cada Estado Parte também poderá ter direito a indenização em virtude do caráter erga omnes das obrigações relativas à preservação do meio ambiente em alto-mar e na Área." INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. ***Responsibilities and obligations of States sponsoring persons and entities with respect to activities in the Area (Request for advisory submitted to the Seabed Disputes Chamber)***. Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, List of cases: No. 17, Advisory Opinion of 1 February 2011. Hamburg: ITLOS, 2011. p. 59. Disponível em: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_17/17_adv_op_010211_en.pdf. Acesso em 17 de mar. 2025.

Segundo Leonardo de Camargo Subtil, a *liability* possui abordagens diversas ao que constituiria a compensação por danos ao meio ambiente marinho, como as que seguem:

1. Perda ou dano por comprometimento do meio ambiente marinho, com possibilidade de lucros cessantes;
2. Custos das medidas razoáveis de restauração e reintegração; medidas razoáveis para recompor o que foi destruído ou danificado correlato aos componentes do meio ambiente marinho;
3. Custos razoáveis para realização da avaliação e monitoramento da extensão dos danos;
4. Custos razoáveis para adoção de medidas de resposta;
5. Outras medidas compensatórias.

O Anexo III da CNUDM, artigo 22, quanto ao valor e à forma de compensação, define que o Contratante e a Autoridade serão responsáveis por quaisquer danos decorrentes de seus atos ilícitos, sendo que esta responsabilidade, em todos os casos, será de acordo com o valor real do dano.

De acordo com os regulamentos da Autoridade, a *liability* do Contratante e da Autoridade se dará de acordo com a CNUDM. Na Seção 16, itens 16.1 e 16.3, observa-se que o Contratado será responsável pelo valor real de quaisquer danos, incluindo danos ao meio ambiente marinho, decorrentes de seus atos ou omissões ilícitas, e dos de seus funcionários, subcontratados, agentes e todas as pessoas envolvidas no trabalho e que a Autoridade será responsável pelo valor real de qualquer dano ao Contratante decorrente de seus atos ilícitos no exercício de seus poderes e funções (INTERNATIONAL SEABED AUTHORITY, 2013).

Portanto, a Autoridade e o Contratante irão responder pelos danos reais que causarem ao exercer suas atividades. É entendimento similar ao do Parecer Consultivo nº 17, que estabelece a forma de reparação, com base no artigo 34 dos Artigos da ILC, que versa sobre a Responsabilidade Internacional dos Estados:

Full reparation for the injury caused by the internationally wrongful act shall take the form of restitution, compensation and satisfaction, either singly or in combination, in accordance with the provisions of this chapter.¹⁵

Para que ocorra a definição da forma de reparação, haverá que se considerar o dano real e a viabilidade técnica de restauração do meio ambiente marinho em condição *status quo ante*.

Nesse viés, segundo a Autoridade, é prevista a possibilidade de criação de um Fundo de Compensação Ambiental, que possui como objetivos principais (SUBTIL; LOVATTO; SILVA, 2022):

1. Financiamento para implementar medidas necessárias para prevenir, limitar ou remediar qualquer dano à Área em situações em que os custos com a compensação não puderem ser extraídos da *liability* do Contratado ou de seus Estados Patrocinadores;
2. Promoção de pesquisas para a implementação de tecnologias que reduzam eventuais danos ou prejuízos ambientais;
3. Treinamentos em relação à proteção ao meio ambiente marinho;
4. Financiamento de pesquisas sobre melhores tecnologias e métodos para reabilitação da Área;
5. Restauração e reabilitação da Área quando tecnicamente viável em evidências científicas.

Logo, os Fundos de Compensação Internacional devem certamente servir como medidas corretivas para aqueles que realmente sofreram danos. Além disso, também podem ser empregadas como medidas preventivas, especialmente em casos de emergências ambientais.

¹⁵ “A reparação integral do dano causado pelo ato internacionalmente ilícito deverá assumir a forma de restituição, compensação e satisfação, individualmente ou em conjunto, de acordo com as disposições deste capítulo.” INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. ***Responsibilities and obligations of States sponsoring persons and entities with respect to activities in the Area (Request for advisory submitted to the Seabed Disputes Chamber)***. Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, List of cases: No. 17, Advisory Opinion of 1 February 2011. Hamburg: ITLOS, 2011. p. 63/64. Disponível em: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_17/17_adv_op_010211_en.pdf. Acesso em 17 de mar. 2025.

Ao criar o Fundo de Compensação Ambiental, deve-se levar em consideração que uma das principais características é que a Área e seus recursos são considerados patrimônio comum da humanidade, e a ISA é obrigado a agir em nome da humanidade, e à este respeito, é digno de nota que a área e seus recursos por terem o status de patrimônio comum da humanidade, a ISA é chamada a providenciar a partilha equitativa de benefícios financeiros e outros benefícios económicos derivados de atividades na Área através de qualquer mecanismo apropriado, numa base não discriminatória, de acordo com o artigo 160, parágrafo 2. Assim, os contratantes não são os únicos beneficiários das atividades de mineração em fundos marinhos profundos. Todos os seres humanos poderiam beneficiar através da partilha de benefícios da ISA. Além disso, o princípio da Área como patrimônio comum da humanidade não significa apenas benefícios comuns, mas também significa obrigação comum de proteção ambiental no processo de mineração em fundos marinhos profundos. Assim, os contratantes não devem ser os únicos contribuintes para os fundos de compensação; todos os estados que recebem benefícios devem contribuir. Isto não significa que todos os intervenientes devam fazer as mesmas contribuições para os fundos. Os contratantes devem ser os principais contribuintes, e todos os estados devem fornecer contribuições suplementares.

Diante desse contexto, é possível perceber que a instituição do Fundo de Compensação Ambiental representará um instrumento essencial para garantir a rápida reparação em situações de emergências ambientais. Assim, poderá restaurar os danos ocasionais e reduzir os impactos ambientais, permitindo que todos os atores diretamente vinculados à exploração, como os Estados Patrocinadores, a Autoridade, o Contratante e os demais Estados participem e contribuam para sua efetiva implementação.

4 O CASO DO DERRAMAMENTO DE ÓLEO NA COSTA BRASILEIRA

Nos dias 15 e 16 de julho 2019, o navio NM Bouboulina, que pertencia à empresa Delta Tankers LTD, recebeu um carregamento de um milhão de barris de petróleo cru tipo Merey, no porto de José, na Venezuela, com destino à Malásia.

Em 29 de julho de 2019, a cerca de 733 quilômetros da costa brasileira, ocorreu derramamento de grande quantidade de petróleo do mesmo tipo embarcado. Dias depois, praias do nordeste brasileiro foram contaminadas com o aparecimento de grandes manchas de petróleo, comprometendo todo o ecossistema da região, impactando de forma negativa e drástica a fauna marinha, a atividade econômica pesqueira e o turismo, pois, inclusive, as praias tornaram-se impróprias ao banho. Ao longo dos meses elas se espalharam pela costa de nove estados do Nordeste, além de Espírito Santo e Rio de Janeiro no Sudeste. A Polícia Federal e o Plano Nacional de Contingência, sob responsabilidade da Marinha Brasileira, foram acionados (OLIVEIRA; DOEDERLEIN, 2024).

Ao todo, cerca de 5 mil toneladas de óleo cru se espalharam por quase 3 mil quilômetros, no que ainda hoje é considerado o maior desastre ambiental no litoral brasileiro. Novas manchas foram encontradas em 2022.

A partir do conhecimento do dano, a Polícia Federal conduziu investigações a fim de identificar as características da substância para determinar sua origem (nacional ou estrangeira), qual país poderia ser o responsável pela extração deste recurso natural e a localização exata da origem do vazamento, inclusive se valendo da cooperação internacional com a Interpol para concluir esta tarefa (FREITAS; BELLI, 2024).

De início uma das hipóteses levantadas propunha que o óleo derramado tinha origem em um vazamento ocorrido na Venezuela. O ministro do Meio ambiente na época atribuiu a responsabilidade pelo crime ambiental à Venezuela (G1, 2019). Além disso, o Poder Executivo solicitou à Organização dos Estados Americanos (OEA) o seu posicionamento dado os danos ambientais e às violações de direitos humanos que ocorreram no território brasileiro.

O relatório publicado pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) de março de 2020, detalha as localidades afetadas pelo evento, sendo no total 1.009 (um mil e nove). “Localidades” que de acordo com o documento tratam-se de “uma área de 1 km ao longo da costa” (Brasil, 2020).

A maior dificuldade foi a identificação do navio que causou todos esses crimes ambientais e violações de direitos humanos, considerando que o vazamento ocorreu em águas internacionais com elevado tráfego de navios petroleiros na região. Foi somente após dois anos de investigação que a PF conseguiu provas suficientes para promover a responsabilização por danos aos proprietários do navio NM Bouboulina.

As investigações apontaram que o navio NM Bouboulina, sob bandeira Grega, atracou no porto de José, na Venezuela, em 15 de julho de 2019. Retomou sua viagem três dias depois, rumo a Singapura. Em 23 de Julho, passou próximo à costa do Brasil e finalmente chegou à África do Sul (Cidade do Cabo) no dia 9 de agosto de 2019. A embarcação permaneceu ancorada apenas por um dia antes de seguir viagem para seu destino final, a Malásia. Tendo em conta imagens de satélite coletadas, a origem do vazamento ocorreu em 29 de julho, a uma distância de 733 km ou 395 milhas náuticas a oeste do Estado da Paraíba, deixando claro ser no navio em questão.

O desastre impactou violentamente a biodiversidade ao longo do litoral brasileiro. Francisco Kelmo, pesquisador do Instituto de Biologia da UFBA, descreve que cerca de 80% da biodiversidade de invertebrados foi afetada. Além disso, o branqueamento dos corais atingiu 90% de sua população, culminando na redução de impressionantes 85% da quantidade de animais vivos por metro quadrado de praia (METRO 1, 2021).

O coordenador do projeto Cetáceos da Costa Branca, da Universidade do Rio Grande do Norte (UERN), afirmou que ocorreu uma contaminação sistêmica a partir das fontes básicas de nutrientes, afetando toda a cadeia alimentar. Tal contaminação incluiu algas, microrganismos e vegetais, representando um impacto abrangente em todo o ecossistema marinho (FAROL DA BAHIA, 2023).

De forma independente à investigação policial, a Secretaria Executiva de Vigilância em Saúde do Estado de Pernambuco, em 2019, anunciou a existência de

149 casos suspeitos de envenenamento humano por óleo, com sintomas de comprometimentos neurológicos, respiratórios e digestivos (Pernambuco, 2019).

O caos foi estabelecido nas regiões afetadas, uma vez que entre a segunda quinzena de outubro e a primeira de novembro houve uma queda significativa nas vendas dos produtos derivados da pesca, variando de 80% a 100%. Dessa forma, o produto contaminado passou a ser consumido exclusivamente pelas famílias dos pescadores, pois as comunidades pesqueiras ficaram sem alternativa econômica para custear seu próprio sustento. Segundo o Professor da Universidade Católica do Paraná, Vladimir Passos de Freitas:

O produto laboral precisava ser consumido internamente, visto que os consumidores não se aventuravam a adquiri-los por receio da contaminação pelo óleo. Diante disso, sem poder vender seus produtos, ficaram sem recursos para adquirir outros produtos, reforçando ainda mais a necessidade de consumir seus próprios pescados, aumentando os riscos de contaminação. Estabeleceu-se, assim, uma crise econômica e de saúde, cujas consequências persistem até os dias atuais. (FREITAS; BELLI, 2024, p. 3)

O Estado Brasileiro, mesmo diante desse ambiente de caos, adotou uma postura passiva, demorando para adotar medidas capazes de minimizar os efeitos desastrosos do evento. A passividade dos governantes acarretou o sentimento de desesperança pela vulnerabilidade socioeconômica nas comunidades afetadas.

4.1. Normas Brasileiras de Preservação Ambiental

No âmbito interno, o ordenamento jurídico brasileiro contempla diversos instrumentos que buscam regulamentar acordos internacionais relacionados com a preservação do meio ambiente marinho. Entre os principais, se destacam as Leis 9.966/2000 e 9.605/1998.

A Lei nº 9.966/2000, chamada como Lei do Óleo, disciplina a “prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas sob jurisdição nacional” (Brasil, 2000). Já a Lei nº 9.605/1998 dispõe sobre crimes ambientais e infrações administrativas decorrentes de danos ambientais.

Além destas, outras normas definem a responsabilidade administrativa, civil e penal, sendo elas: o art. 14 da Lei nº 6.938 de 1981 (Política Nacional do Meio Ambiente), o art. 927 do Código Civil e o art. 225, §3º da Constituição da República Federativa do Brasil de 1998.

Na esfera da responsabilidade civil, Dario Almeida Passos de Freitas, observa:

No Brasil, a responsabilidade civil do causador do dano ambiental, seja pessoa física ou jurídica, é objetiva, o que significa que basta a existência do nexo causal entre o ato do infrator e o consequente dano ocorrido para haver o dever de indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente ou a terceiros, não importando se o ato deu-se culposamente ou dolosamente. (Freitas, 2009, p. 115)

O cerne principal encontra-se, portanto, na prova existente do nexo causal.

Já no âmbito da responsabilização penal, o Brasil faz parte de um grupo pequeno de países que possui lei específica para crimes ambientais, a Lei nº 9.605/1998, que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente. No caso em questão (poluição marítima) aplica-se o artigo 54, crime de poluição, sem prejuízo de outros que venham a ser apurados.

Na esfera administrativa, a base legal para a responsabilização também se encontra na Lei nº 9.605/1998, artigos 70 a 76. Importante ressaltar que o Supremo Tribunal Federal vem decidindo que a responsabilidade administrativa, de forma contrária à civil, é subjetiva. Ou seja, é necessário provar a ação dolosa ou culposa do infrator, e assim é porque não existe lei que preveja responsabilidade objetiva em tal situação (FREITAS; BELLI, 2024)

Entretanto, para que seja possível a responsabilização, é preciso a prova de nexo causal. Sobre isso, Annelise Monteiro Steigleder tece crítica:

Em consequência da racionalidade científica que forjou o pensamento jurídico contemporâneo, o direito trata o ambiente de forma fragmentada, patrimonializada, e, no que diz respeito à responsabilidade civil, exige a certeza do dano e a prova cabal do nexo de causalidade, desconsiderando que os riscos projetam-se para o futuro, pelo que têm algo de incerto e irreal. Com isto, o direito concorre para ocultar as origens e consequências da degradação ambiental, em nada contribuindo para a interiorização das externalidades no processo produtivo que o gerou. (Steigleder, 2003, p. 96)

No caso em estudo, porém, as dificuldades foram maiores em estabelecer a autoria do dano do que a conexão entre eles e o navio grego. Dessa forma, em evidenciada a origem, a responsabilidade revela-se de probabilidade absoluta, pois ninguém há de supor que tenha passado na mesma região outro navio e causado o derramamento de óleo.

4.2. Responsabilização dos atores envolvidos

4.2.1. Responsabilidade Pessoal

Primeiramente, canaliza-se a responsabilidade de forma individual ao capitão do navio e ao chefe de máquinas. A Polícia Federal concluiu em suas investigações pela responsabilização do comandante do navio “Konstantinos Panagiotakopoulos” e o chefe de máquinas à época dos fatos, “Pavlo Slyvka” (FREITAS; BELLI, 2024). Porém, em razão do fato ter ocorrido em águas internacionais, não é possível aplicar o princípio da territorialidade previsto no artigo 5º, §2º do Código Penal.

Todavia, mesmo que o fato tenha acontecido em alto mar, os seus efeitos ocorreram no território brasileiro, por meio da poluição do mar territorial e na costa litorânea. Logo, é possível aplicar o artigo 6º do Código Penal que diz:

Art. 6º - Considera-se praticado o crime no lugar em que ocorreu a ação ou omissão, no todo ou em parte, bem como onde se produziu ou deveria produzir-se o resultado.

Reconhecida a competência da Justiça Brasileira, esta será da Justiça Federal da capital que primeiro tomou conhecimento da infração (artigo 109, inciso IX da Constituição Federal/88, e artigo 83 do Código de Processo Penal). Uma vez definida a competência, a conduta criminosa será tipificada no art. 54, § 2º, da Lei nº 9.605, de 1998, que trata da poluição sob a forma qualificada, com pena de 1 a 5 anos de reclusão e multa, podendo haver outros crimes conexos (FREITAS; BELLI, 2024).

4.2.2. Responsabilidade da Empresa

As investigações da Polícia Federal indicaram a responsabilidade da empresa Delta Tankers LTD, proprietária do navio petroleiro, pelos danos causados. Neste caso, a responsabilidade é administrativa, civil e penal, tendo em vista a previsão no artigo 4º da Lei 9.605 de 1998, do acionamento de empresas por crimes ambientais.

Art. 4º Poderá ser desconsiderada a pessoa jurídica sempre que sua personalidade for obstáculo ao ressarcimento de prejuízos causados à qualidade do meio ambiente.

Os danos ambientais, vão além da ofensa aos recursos naturais marinhos, uma vez que alcançaram a população que habita a zona costeira, prejudicando entorno de 60 mil pescadores (FREITAS; BELLI, 2024), tratando-se indiscutivelmente de ofensa aos direitos humanos das populações do litoral nordestino.

Reveste a possibilidade de responsabilização da empresa pelo dano causado por seus empregados o artigo 225, §3º, da CF/88, e, conjunto com o artigo 932, inciso III, do Código Civil.

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

[...]

§ 3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

[...]

Art. 932. São também responsáveis pela reparação civil:

[...]

III - o empregador ou comitente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir, ou em razão dele;

[...]

A Responsabilidade civil é então, objetiva, podendo ter-se dado inclusive por ação dolosa ou culposa, no caso de ter havido negligência em razão da não tomada de medidas para prevenir vazamentos.

Nesse quesito, de acordo com as investigações, o navio NM Bouboulina foi detido no dia 29 de abril de 2019, no porto da Filadélfia, estado da Pensilvânia/EUA, pelo *Marine Safety Detachment*, por terem sido identificados problemas no equipamento de filtragem (FREITAS; BELLI, 2024). A empresa, ciente dos riscos,

optou por continuar a operação do petroleiro, assumindo os riscos por eventuais ocorrências de vazamentos.

Imprescindível dizer que, mesmo com a possibilidade de responsabilização do Estado Patrocinador prevista na CNUDM, não é possível realizar a responsabilização internacional de empresas, em vista de não serem sujeitos de direito internacional público.

No tocante à responsabilidade administrativa da empresa, mesmo que seja somente oponível à subsidiária aqui alocada, poderá responder e sofrer punições na esfera do Direito Administrativo. Contudo, no âmbito desse direito, existe a possibilidade de o Brasil solicitar cooperação internacional com a Grécia, através do Ministério das Relações Exteriores, para responsabilizar a empresa por meio da justiça grega.

4.2.3. Responsabilidade da União Federal

Em conclusão que a ação estatal fora inadequada ou demasiadamente lenta no desenvolvimento das ações previstas no Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional (PNC), a União Federal pode responder pelos danos causados ao meio ambiente e às pessoas atingidas.

Porém, essa responsabilidade apenas existirá se houverem provas suficientes de culpa no atendimento da ocorrência. Tal cenário poderá ocorrer se o PNC não tiver sido adotado na forma que foi prevista. Os objetivos do Plano Nacional estão descritos no artigo 1º, incisos I, II e III, que dispõem:

Art. 1º Este Decreto dispõe sobre o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional - PNC, para fixar responsabilidades, estabelecer estrutura organizacional, diretrizes, procedimentos e ações, com os seguintes objetivos:

I - permitir a atuação coordenada de órgãos da administração pública e de entidades públicas e privadas na ampliação da capacidade de

resposta em incidentes de poluição por óleo que possam afetar as águas sob jurisdição nacional;

II - minimizar danos ambientais; e

III - evitar prejuízos para a saúde pública.

O Poder Executivo elaborou a Medida Provisória nº 908, de 2019, que destinou R\$ 115.506.524 (cento e quinze milhões, quinhentos e seis mil e quinhentos e vinte e quatro reais) aos pescadores artesanais dos municípios afetados pelas manchas de óleo, inscritos no Registro Geral da Atividade Pesqueira (cerca de R\$ 1.996,00 - mil novecentos e noventa e seis reais - para cada pescador) (CITAR MP). Entretanto, há dúvidas se o valor direcionado para as pessoas registradas foi o suficiente para reparar os danos.

Inclusive, anos após o derramamento de óleo, as vítimas denunciaram na Câmara dos Deputados atrasos em indenizações, vigilância sanitária, restauração do ecossistema marinho e punição dos responsáveis. Os trabalhadores se queixaram da falta de acesso a indenizações e ao auxílio emergencial criado pela MP 908/19 que exigiam um prévio Registro Geral de Atividade Pesqueira (OLIVEIRA; DOEDERLEIN, 2024)

Nesse cenário, poucos meses depois das ações do governo federal, irrompeu a pandemia mundial causada pelo Coronavírus (Covid-19), dificultando ainda mais a situação. As investigações foram suspensas entre 20 de março de 2020 e 18 de agosto de 2022, o que causou grandes impactos nessas comunidades, uma vez que não havia como responsabilizar o causador do crime ambiental.

Foram propostas diversas ações civis públicas com o objetivo de pleitear indenização em razão da degradação ambiental ocorrida. Todavia, tais processos foram posteriormente reunidos em duas ações principais: nº 0322772-60.2019.3.00.0000 e nº 0004305-72.2020.3.00.0000, ambas ajuizadas em face da União (FREITAS; BELLI, 2024).

Cumprе salientar que, caso venha a ser reconhecida a responsabilidade da União, esta terá caráter supletivo em relação à da empresa Delta Tankers LTD, uma vez que, conforme estabelece a Súmula nº 652 do Superior Tribunal de Justiça, “a responsabilidade civil da Administração Pública por danos ao meio ambiente,

decorrente de sua omissão no dever de fiscalização, é de caráter solidário, mas de execução subsidiária”.

Concluídos os trâmites processuais internos e esgotadas todas as instâncias nacionais, persistindo eventual violação de direitos humanos ou ambientais sem a devida reparação ou punição, será possível submeter o caso ao Sistema Interamericano de Direitos Humanos (SIDH), formulando pedido de responsabilização ou reparação, conforme os requisitos previstos no artigo 46 da Convenção Americana sobre Direitos Humanos – CADH (Organização dos Estados Americanos, 1969).

4.2.4. Responsabilidade da Grécia

Quanto à possibilidade de responsabilizar o local sede da empresa, a Grécia, é possível encontrar amparo na jurisprudência. Em maio de 2021, o julgamento do caso *Milieudefensie et al. v. Royal Dutch Shell* condenou, pela primeira vez, uma empresa a assumir uma atuação efetiva de redução da emissão de gases de efeito estufa em suas atividades. Baseando-se em declarações e compromissos públicos da Shell, a sentença chama a empresa à responsabilidade por sua contribuição na crise climática, determinando a redução de emissão de CO₂ pela empresa em 45% até o final de 2030 (TRIBUNAL DISTRITAL DE HAIA, 2021).

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

“O primeiro pilar dos Princípios Orientadores de Empresas e Direitos Humanos estabelece que cabe a cada Estado fiscalizar e se certificar que as empresas sediadas em seu território adotem comportamentos que privilegiem a proteção dos direitos humanos” (FREITAS; BELLI, 2024). A Grécia, na condição de Estado-membro das Nações Unidas, deveria observar e aplicar os princípios consagrados pela Organização, adotando, em consequência, as medidas judiciais cabíveis para promover a responsabilização criminal, em seu próprio sistema jurídico, da empresa

proprietária da embarcação, como se as condutas tivessem sido praticadas dentro de seu território nacional.

CONCLUSÃO

O regime jurídico-internacional dos fundos marinhos instituído pela CNUDM, em sua Parte XI, trouxe de forma conjunta uma série de delimitações trouxe consigo uma série de enquadramentos jurídicos de responsabilidades diante da importância do meio marinho. Importância essa pautada na enorme quantidade de vida presente no mar profundo, tornando esse ambiente tão diverso quanto qualquer floresta tropical. É em razão dessas características físicas, químicas e geológicas que se revela uma crescente preocupação quanto aos possíveis impactos ambientais que possam decorrer das atividades a serem realizadas na Área, seja científico ou puramente comercial. Através deste pensamento que o problema do trabalho foi estabelecido: Seria o ordenamento jurídico capaz de determinar a responsabilidade internacional por danos causados ao ambiente marinho, principalmente daqueles decorridos de explorações econômicas realizadas na Área pelos Estados e seus contratados?

A resposta encontrada consiste em que o regime jurídico-internacional de responsabilidade vem se apresentando como método efetivo na determinação e na aplicação da responsabilidade em caso de danos ao meio ambiente marinho, quando da exploração econômica da Área. A possibilidade da adoção de medidas como elaboração de regras, procedimentos e regulamentos a serem adotados pela Autoridade que assegurem a proteção eficaz do meio ambiente marinho, vem da delimitação eficaz do tema pela CNUDM, em sua Parte XI, bem como da atividade da Câmara de Controvérsias do Tribunal Internacional do Mar em interpretar os instrumentos jurídico-internacionais, visando a proteção do meio ambiente marítimo frente aos efeitos nocivos que possam resultar das atividades econômico-exploratórias da Área.

Sob essa perspectiva, no que se refere ao primeiro objetivo específico (que é analisar, no regime jurídico internacional, a extensão das responsabilidades do Estado Patrocinador em casos de danos ambientais decorrentes da exploração econômica da Área) foi possível identificar os contornos da responsabilidade jurídico-internacional atribuída a esse Estado. De forma mais detalhada, o Estado Patrocinador incorre em *liability* nas seguintes hipóteses:

(I) quando houver falha no cumprimento de suas obrigações internacionais, seja por ação ou omissão contrária a tais deveres; e

(II) quando, em razão desse descumprimento, resultarem danos efetivos ao meio ambiente marinho.

Conclui-se, portanto, que, quanto à extensão da responsabilidade do Estado Patrocinador, a Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos foi categórica ao afirmar que o artigo 139, parágrafo 2, da CNUDM não autoriza a responsabilização solidária dos Estados Patrocinadores. Em outras palavras, a análise permite inferir que a Convenção não impõe *liability* nas situações em que o Estado Patrocinador tenha deixado de cumprir suas obrigações diretas, salvo quando dessa omissão decorrerem danos ambientais. Da mesma forma, o Estado Patrocinador não incorre em responsabilidade internacional quando, mesmo tendo observado devidamente suas obrigações, o seu Patrocinado venha a causar prejuízos ambientais no processo de exploração econômica da Área.

No que se refere ao segundo objetivo específico, que consiste em avaliar, no regime jurídico internacional, a extensão da responsabilidade do Contratado Patrocinado e da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos em casos de danos ambientais decorrentes da exploração econômica da Área, constata-se que o Contratado Patrocinado incorre em *liability* por quaisquer danos resultantes de atos ilícitos ou omissões cometidas no exercício de suas atividades. Em razão disso, deve manter apólices de seguro válidas em âmbito internacional e assegurar a devida reparação à Autoridade, a seus funcionários, subcontratados e agentes que venham a sofrer prejuízos em virtude de sua conduta irregular. Não obstante, o Contratado estará isento de responsabilidade nas hipóteses em que eventuais atrasos ou falhas no cumprimento de suas obrigações decorrem de circunstâncias qualificadas como força maior, conforme previsto nos regulamentos aplicáveis.

No tocante à *liability* da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, observa-se que esta poderá ser responsabilizada internacionalmente por danos advindos de atos ilícitos praticados no exercício de suas atribuições institucionais. Todavia, verifica-se que, na prática, a Autoridade não detém responsabilidade de natureza financeira direta, ainda que figure, juntamente com o Contratado, como um

dos principais sujeitos responsáveis pelos danos resultantes das atividades de exploração da Área. Isso não significa, contudo, a inexistência de responsabilização legal da Autoridade, mas, sim, que a dimensão financeira da *liability* tende a ser canalizada ao Contratado, uma vez que este tem a obrigação contratual de incluí-la como beneficiária adicional em suas apólices de seguro, funcionando como garantia suplementar de cobertura para eventuais prejuízos ambientais.

Quanto à análise do caso de derramamento de óleo na costa brasileira, e identificação das formas de responsabilização disponíveis, temos: O derramamento de óleo que atingiu o litoral brasileiro em 2019 foi uma das maiores catástrofes ambientais no Brasil, alcançando uma área afetada de 3 mil quilômetros, provocando danos à diversos estados brasileiros e mais de mil localidades. O meio ambiente marinho da região foi gravemente atingido, causando contaminação e morte de diversos animais que são únicos. Uma quantidade enorme de pessoas foi atingida, sofrendo vulnerabilidade econômica, física e psicológica. Os efeitos da negligência da Delta Tankers, do capitão da embarcação NM Bouboulina e, eventualmente, do chefe de máquinas, bem como a demora do governo brasileiro em acionar seus mecanismos de proteção a desastres ao meio ambiente, causaram danos imensuráveis que, se não podem ser reparados, pelo menos devem ser compensados. As possibilidades de responsabilização existem, seja cível, administrativa ou penal, porém, no momento, não é factível de ser aplicada de fato.

Por fim, é pertinente destacar o crescimento progressivo do setor de extração marinha de minérios, o qual representa parcela relevante dentro do conceito de Economia Azul. Considerando o aumento contínuo da demanda global por recursos minerais e o esgotamento gradual das jazidas terrestres, estima-se que a exploração comercial da Área tende a intensificar-se significativamente nas próximas décadas. Nesse contexto, torna-se imprescindível que a interpretação e a delimitação das responsabilidades atribuídas aos diferentes Atores envolvidos na exploração econômica da Área estejam claramente estabelecidas, a fim de garantir a adequada responsabilização internacional por eventuais danos causados ao meio ambiente marinho.

REFERÊNCIAS FINAIS

ALMEIDA, Luciana. Novo mapa do Brasil é expandido com 5,7 milhões de km² de área marítima. **Agência Marinha de Notícias**, 2024. Disponível em: <https://www.agencia.marinha.mil.br/amazonia-azul/novo-mapa-do-brasil-e-expandido-com-57-milhoes-de-km2-de-area-maritima>. Acesso em: 10 out. 2025.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 20 de jun. de 2025.

BRASIL. **Decreto-Lei no 2.848, de 07 de dezembro de 1940. Código Penal**. Diário Oficial da União, Rio de Janeiro, 31 dez. 1940. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm. Acesso em: 19 jun. 2025.

BRASIL. **Lei no 6.938, de 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2008. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%206.938%2C%20DE%2031%20DE%20AGOSTO%20DE%201981&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20Pol%C3%ADtica%20Nacional,Lei%2C%20com%20fundamento%20no%20art. Acesso em: 19 jul. 2025

BRASIL. **Lei no 9.966, de abril de 2000**. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2000a. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9966.htm. Acesso em: 19 jul. 2025

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Ibama. **Vistoria em áreas com localidades oleadas no litoral brasileiro nos dias 04/03 a 19/03/2020**. Brasília, DF: Ibama, 2020. Disponível em: https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/fiscalizacao-e-protecao-ambiental/emergenciasambientais/manchasdeoleo/arquivos/2020/2020-03-19_LOCALIDADES_AFETADAS.pdf. Acesso em: 17 de jun. 2025.

BRASIL. Senado Federal. **Medida Provisória no 908, de 28 de novembro de 2019**. Institui o Auxílio Emergencial Pecuniário para os pescadores profissionais artesanais inscritos e ativos no Registro Geral da Atividade Pesqueira, domiciliados nos Municípios afetados pelas manchas de óleo. Brasília, DF: Senado Federal, 2019a. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/sumarios-deproposicoes/mpv908>. Acesso em: 19 jul. 2025.

CONCHA, Bruno. Derramamento de óleo na costa do Nordeste completa 2 anos sem responsabilização de culpados. **METRO1**, 2021. Disponível em: <https://www.metro1.com.br/noticias/brasil/111270,derramamento-de-oleo-%20na-costa-do-nordestecompleta-2-anos-sem-responsabilizacao-de-culpados>. Acesso em: 26 out. 2025.

CRAIK, Neil. **Determining the Standard for Liability for Environmental Harm from Deep Seabed Mining Activities**. Waterloo: Centre for International Governance Innovation, 2018.

DAVENPORT, Tara. **Responsibility and Liability for Damage Arising Out of Activities in the Area: Attribution of Liability**. Waterloo, ON: Centre of International Governance Innovation (CIGI), January 2019, Paper No. 4. p. 1. Disponível em: https://www.cigionline.org/static/documents/documents/deep%20seabed%20mining%20paper%20no%204_2.pdf. Acesso em: 24 de ago. 2025.

FIGUEIREDO, Luiz Alberto. **A plataforma continental brasileira e o direito do mar: considerações para uma ação política**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2015.

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

FREITAS, Vladimir Passos De; BELLI, Anna Cláudia Menezes Lourega. **O DERRAME DE ÓLEO NO NORDESTE BRASILEIRO SOB A ÓTICA DO DIREITO BRASILEIRO E INTERNACIONAL**. Natal: Revista Direito Ambiental e Sociedade, 2022.

GROTIUS, Hugo. **O Direito Da Guerra E Da Paz**. Ijuí: Editora Unijuí, 2004.

INTERNATIONAL SEABED AUTHORITY. **Decision of the Council of the International Seabed Authority relating to amendments to the Regulations on Prospecting and Exploration for Polymetallic Nodules in the Area and related matters**. Kingston, Jamaica: ISA, 22 July 2013. (ISBA/19/C/17). p. 45. Disponível em: <https://www.isa.org.jm/documents/isba19c17>. Acesso em: 26 de mar. 2025.

INTERNATIONAL SEABED AUTHORITY. **Proposal to seek an advisory opinion from the Seabed Disputes Chamber of the International Tribunal for the Law of the Sea on matters regarding sponsoring State responsibility and liability**. ISBA/16/C/6, Council Distr.: General, 5 Mar. 2010. Kingston, Jamaica: Sixteenth session, 26 Apr. - 7 May 2010. p. 1. Disponível em: https://isa.org.jm/wp-content/uploads/2022/06/isba-16c-6_0.pdf. Acesso em: 5 mai. 2025.

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. **Responsibilities and obligations of States sponsoring persons and entities with respect to activities in the Area (Request for advisory submitted to the Seabed Disputes Chamber)**. Reports of Judgments, Advisory Opinions and Orders, List of cases: No. 17, Advisory Opinion of 1 February 2011. Hamburg: ITLOS, 2011. p. 30. Disponível em: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_17/17_adv_op_010211_en.pdf. Acesso em 17 de mar. 2025.

LEGAL WORKING GROUP ON LIABILITY. **Legal Liability for Environmental Harm: Synthesis and Overview**. Waterloo: Centre for International Governance Innovation, 2018.

LILY, Hannah. ***Sponsoring State Approaches to Liability Regimes for Environmental Damage Caused by Seabed Mining***. Waterloo, ON: Centre for International Governance Innovation (CIGI), 5 Dez. 2018. Liability Issues for Deep Seabed Mining Series, Paper No. 3. p. 5. Disponível em: <https://www.cigionline.org/publications/sponsoring-state-approaches-liability-regimes-environmental-damage-caused-seabed/>. Acesso em: 20 de mar. 2025.

MAZA, Gian Pierre Campos. **DIREITO INTERNACIONAL APLICÁVEL AOS OCEANOS: A QUARTA DÉCADA DA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR**. 2024.

MENEZES, Wagner. **O direito do Mar**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014. ISBN 978-85-7631-548-3.

Milieudefensie et al. v. Royal Dutch Shell, 26-05-2021, (C/09/571932 / HA ZA 19-379). Disponível em: <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBDHA:2021:5339&showbutton=true>; Acesso em 22 de set. de 2025.

ÓLEO no nordeste: desastre ambiental completa dois anos sem desfecho. **Farol da Bahia**: Salvador, 14 ago. 2023. Disponível em: <https://www.faroldabahia.com/noticia/oleo-no-nordestedesastre-ambiental-completa-dois-anos-sem-desfecho>. Acesso em: 17 jun. 2025.

OLIVEIRA, José Carlos; DOEDERLIEN, Natalia. Atingidos pelo maior derramamento de óleo no Brasil denunciam falta de reparação cinco anos depois. **Portal da Câmara dos Deputados**, 2024. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/1095859-ATINGIDOS-PELO-MAIOR-DERRAMAMENTO-DE-OLEO-NO-BRASIL-DENUNCIAM-FALTA-DE-REPARACAO-CINCO-ANOS-DEPOIS>. Acesso em: 08 set. 2025.

PERNAMBUCO. Secretaria da Saúde. **Intoxicações exógenas relacionadas à exposição ao petróleo no litoral de Pernambuco**. Recife: Secretaria da Saúde de Pernambuco. Disponível em: https://12ad4c92-89c7-4218-9e11-0ee136fa4b92.filesusr.com/ugd/3293a8_c5ecdbfcb41a4a0fb92ac3fa780e718d.pdf. Acesso em: 14 jun. 2025.

RANGEL, Vicente Marotta. **O Novo Direito do Mar e a América Latina**. 1980.

REDAÇÃO G1. Venezuela diz que Salles é tendencioso ao culpar o país pelo óleo nas praias brasileiras. **G1 Globo**, 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/10/10/venezuela-nega-responsabilidade-por-petroleo-em-praias-do-brasil.ghtml>. Acesso em: 26 out. 2025.

REZEK, Francisco. **Direito Internacional Público**. 19. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2024.

STEIGLEDER. Annelise M. **As dimensões do dano ambiental no direito brasileiro**. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal do Paraná, 2003. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/68188/D%20>

%20ANNELISE%20MONTEIRO%20STEIGLEDER.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
Acesso em: 13 jul. 2025.

SUBTIL, Leonardo De Camargo; LOVATTO, Poliana; SILVA, Jennifer Souza Da. **O regime jurídico-internacional de responsabilidade por danos ao meio ambiente marinho na exploração econômica da área.** Revista Direito Ambiental e Sociedade, 2022.

TANAKA, Yoshifumi. **The international law of the sea.** 2. ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2015.

UNITED NATIONS. **General Assembly. Official Records. Twenty-second Session. First Committee. 1515th meeting.** New York: United Nations, 1967.
Available at: <https://docs.un.org/en/A/C.1/PV.1515>. Accessed: 10 ago. 2025.