

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (T) DENISE MARTHA GONÇALVES DE LUCES FORTES

**PROTEÇÃO DOS ESPAÇOS MARÍTIMOS SOB JURISDIÇÃO
NACIONAL: o *Stellar Banner* e a Competência do Tribunal Marítimo
Brasileiro**

Rio de Janeiro

2025

CC (T) DENISE MARTHA GONÇALVES DE LUCES FORTES

**PROTEÇÃO DOS ESPAÇOS MARÍTIMOS SOB JURISDIÇÃO
NACIONAL: o *Stellar Banner* e a Competência do Tribunal Marítimo
Brasileiro**

Monografia apresentada à Escola de
Guerra Naval, como requisito parcial
para a conclusão do Curso Superior.

Orientador: CC (T) Antonio Carlos
Fernandes da Silva Filho

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2025

DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR

Declaro que este trabalho acadêmico: a) corresponde ao resultado de investigação por mim desenvolvida, enquanto discente da Escola de Guerra Naval (EGN); b) é um trabalho original, ou seja, que não foi por mim anteriormente utilizado para fins acadêmicos ou quaisquer outros; c) é inédito, isto é, não foi ainda objeto de publicação; e d) é de minha integral e exclusiva autoria.

Declaro também que tenho ciência de que a utilização de ideias ou palavras de autoria de outrem, sem a devida identificação da fonte, e o uso de recursos de inteligência artificial no processo de escrita constituem grave falta ética, moral, legal e disciplinar. Ademais, assumo o compromisso de que este trabalho possa, a qualquer tempo, ser analisado para verificação de sua originalidade e ineditismo, por meio de ferramentas de detecção de similaridades ou por profissionais qualificados.

Os direitos morais e patrimoniais deste trabalho acadêmico, nos termos da Lei 9.610/1998, pertencem ao seu Autor, sendo vedado o uso comercial sem prévia autorização. É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos e ideias expressas neste trabalho acadêmico são de responsabilidade do Autor e não retratam qualquer orientação institucional da EGN ou da Marinha do Brasil.

Assinatura digital gov.br

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho, com todo o meu carinho e gratidão, à Deus por sua misericórdia e alento nos momentos difíceis, aos meus pais e irmãos que por vezes tive que me fazer ausente, vocês são minha fonte de esperança, orgulho e perseverança, sempre me oferecendo palavras de incentivo e apoio sincero. Aos meus sobrinhos e sobrinhas que alegam minha vida. Aos meus amigos e companheiro pela paciência, amor e verdade de propósito. A Marinha do Brasil, aqui representada pelos meus superiores, pares e subordinados pela compreensão. Ao meu orientador que pegou na minha mão e foi comigo até o final. A todos vocês, minha eterna admiração e gratidão eterna.

RESUMO

A presente monografia analisa a proteção dos espaços marítimos sob jurisdição nacional à luz do ordenamento jurídico brasileiro, com ênfase na repressão à poluição causada por navios estrangeiros. O estudo tem como objeto o caso do navio graneleiro *Stellar Banner*, que sofreu avarias no seu casco decorrente da colisão com objeto não identificado, que teve por consequência ocorrido seu naufrágio na Zona Econômica Exclusiva brasileira em 2020, provocando riscos ambientais significativos. A pesquisa discute os mecanismos jurídicos de controle e responsabilização aplicáveis, considerando os preceitos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a legislação nacional, e os atos normativos da Autoridade Marítima, a competência do Tribunal Marítimo e o papel da Procuradoria Especial da Marinha. Destaca-se, ainda, a competência do Tribunal Marítimo brasileiro na apuração de acidentes e fatos da navegação, e sua importância para a responsabilização civil e administrativa dos envolvidos. A análise conclui que o caso *Stellar Banner* evidencia a necessidade de fortalecimento das medidas preventivas e da atuação coordenada entre os órgãos competentes para assegurar a proteção ambiental dos espaços marítimos sob jurisdição brasileira.

Palavras-chave: Direito do Mar. Zona Econômica Exclusiva. Poluição Marinha. Tribunal Marítimo. *Stellar Banner*.

ABSTRACT

Law of the Sea and the Prevention of Water Pollution and the Protection of Maritime Areas Under National Jurisdiction: Legal Analysis of the *Stellar Banner* Case and the Jurisdiction of the Brazilian Maritime Court

This monograph analyzes the protection of maritime spaces under national jurisdiction in light of the Brazilian legal framework, with an emphasis on the repression of pollution caused by foreign vessels. The study focuses on the case of the bulk carrier *Stellar Banner*, which sustained damage to its hull after colliding with an unidentified object. This led to its sinking in Brazil's Exclusive Economic Zone in 2020, causing significant environmental risks. The research discusses the legal mechanisms for control and liability, considering the principles of the United Nations Convention on the Law of the Sea, national legislation, and the normative acts of the Maritime Authority, the jurisdiction of the Maritime Court, and the role of the Navy's Special Prosecutor's Office. It further highlights the competence of the Brazilian Maritime Court in investigating navigation-related accidents and incidents, as well as its importance in assigning civil and administrative responsibility to those involved. The analysis concludes that the *Stellar Banner* case underscores the need to strengthen preventive measures and ensure coordinated action among competent authorities to safeguard the environmental protection of maritime spaces under Brazilian jurisdiction.

Keywords: Law of the Sea. Exclusive Economic Zone. Marine Pollution. Maritime Court. *Stellar Banner*.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJB	-	Águas Jurisdicionais Brasileiras
AMB	-	Autoridade Marítima Brasileira
COM	-	Capitania dos Portos do
Maranhão		
CCA-IMO	-	Comissão Coordenadora para os Assuntos da Organização Marítima Internacional
CNUDM	-	Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar
CRFB	-	Constituição da República Federativa do Brasil
CM	-	Comandante da Marinha
DPC	-	Diretoria de Portos e Costas
IAFN	-	Inquérito Administrativo Sobre Acidentes e Fatos da Navegação
IBAMA	-	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
<i>IMO</i>	-	<i>International Maritime Organization</i>
LOTM	-	Lei Orgânica do Tribunal Marítimo (Lei nº 2.180/1954) Marinha do Brasil
MB	-	Marinha do Brasil
MP	-	Ministério Público
NORMAM	-	Normas da Autoridade Marítima
<i>IOPC Funds</i>	-	<i>International Oil Pollution Compensation Funds</i>
ONU	-	Organização das Nações Unidas
PC	-	Plataforma Continental
PEM	-	Procuradoria Especial da Marinha
RIPEAM	-	Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no
Mar Sec-IMO	-	Secretaria-Executiva da Comissão Coordenadora
para os		
		Assuntos da Organização Marítima Internacional
SISNAMA	-	Sistema Nacional do Meio Ambiente
STF	-	Supremo Tribunal Federal
STJ	-	Superior Tribunal de
Justiça TM	-	Tribunal Marítimo
TRF-2	-	Tribunal Regional Federal da 2ª
Região ZEE	-	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	8
2. O DIREITO DO MAR: FUNDAMENTOS E PERSPECTIVAS.....	10
2.1. LEIS E NORMAS DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE HÍDRICO.....	11
2.2. CONCEITO E CLASSIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS MARÍTIMOS.....	13
2.3. POLUIÇÃO MARINHA POR NAVIOS: ASPECTOS JURÍDICOS.....	14
2.4. A RESPONSABILIDADE POR DANOS AMBIENTAIS NO DIREITO DO MAR BRASILEIRO.....	14
3. O PAPEL DA MARINHA DO BRASIL.....	15
3.1. ATUAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL.....	18
3.2. IMPACTOS AMBIENTAIS E JURÍDICOS.....	20
3.3. APURAÇÃO PELO TRIBUNAL MARÍTIMO.....	21
3.4. TRIBUNAL MARÍTIMO: COMPETÊNCIA E NATUREZA JURÍDICA.....	22
3.5. O TRIBUNAL MARÍTIMO E A PROTEÇÃO AMBIENTAL.....	24
3.6. O TRIBUNAL MARÍTIMO NO CASO STELLAR BANNER.....	25
4. A RESPONSABILIDADE DA POLUIÇÃO POR NAVIO ESTRANGEIRO.....	25
4.1. A RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS AMBIENTAIS NO DIREITO BRASILEIRO.....	25
4.2. A RESPONSABILIDADE INTERNACIONAL DOS NAVIOS ESTRANGEIROS	26
4.3. O PAPEL DO PRINCÍPIO DO POLUIDOR-PAGADOR.....	27
4.4. MECANISMOS PROCESSUAIS DE RESPONSABILIZAÇÃO NO BRASIL.....	28
4.5. COOPERAÇÃO INTERNACIONAL E LACUNAS NORMATIVAS.....	28
5. ANÁLISE CRÍTICA E PERSPECTIVAS DE APRIMORAMENTO NORMATIVO.....	29
5.1. FRAGILIDADES DO MARCO JURÍDICO NACIONAL.....	29
5.2. NECESSIDADE DE UM MARCO LEGAL INTEGRADO PARA PROTEÇÃO DO MEIO HÍDRICO BRASILEIRO.....	29
5.3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL DO TRIBUNAL MARÍTIMO.....	31
5.4. VALORIZAÇÃO DA PREVENÇÃO E DO PRINCÍPIO DA PRECAUÇÃO.....	33
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	35
REFERÊNCIAS.....	38
ANEXOS.....	41

1. INTRODUÇÃO

A proteção dos espaços marítimos sob jurisdição nacional se configura como um dever imperativo do Estado brasileiro, que tem por missão assegurar a soberania, o uso sustentável dos recursos naturais e a preservação ambiental dessas áreas. O Brasil, enquanto Estado costeiro com uma extensa faixa litorânea e uma significativa Zona Econômica Exclusiva (ZEE), assume a responsabilidade jurídica, política e institucional de proteger seus mares contra ameaças à integridade ecológica, à segurança da navegação e ao equilíbrio das atividades econômicas ligadas ao mar.

Entre os múltiplos desafios enfrentados, se destaca a poluição causada por navios estrangeiros que trafegam ou operam em águas sob jurisdição brasileira. Tal poluição não apenas compromete os ecossistemas marinhos, mas também representa um risco direto à segurança da navegação, às atividades pesqueiras, ao turismo e à exploração de recursos minerais e energéticos. A crescente ascensão e a complexidade do comércio marítimo internacional, aliadas à fragilidade normativa em certos aspectos da responsabilização por danos ambientais causados por embarcações de bandeira estrangeira, exigem uma abordagem jurídica cada vez mais técnica, abrangente e articulada, tornando o processo, além de eficiente, eficaz, mais célere, a fim de que os responsáveis pelos danos sejam responsabilizados pelos prejuízos causados ao meio ambiente.

A monografia se propõe a analisar especificamente esse fenômeno, com ênfase no caso do navio *Stellar Banner*, de bandeira estrangeira, que sofreu um grave acidente em fevereiro de 2020, enquanto navegava dentro da ZEE brasileira, nas proximidades do estado do Maranhão. O incidente decorrente da colisão, que resultou no encalhe da embarcação e no subsequente risco de derramamento de óleo e outras substâncias poluentes, mobilizou diversos órgãos públicos, inclusive a Marinha do Brasil, por meio da Autoridade Marítima, bem como o Tribunal Marítimo e a Procuradoria Espacial da Marinha, responsável por apurar as causas, consequências e os responsáveis pelo acidente da navegação.

A escolha do caso *Stellar Banner* como sendo objeto central da investigação se justifica não apenas pela gravidade do acidente e seus potenciais impactos

ambientais, mas também pela sua relevância no campo do Direito Marítimo nacional.

Nesse sentido, surge o problema central da pesquisa, qual seja: em que medida o ordenamento jurídico brasileiro e a atuação das instituições competentes em especial a Autoridade Marítima, o Tribunal Marítimo e a Procuradoria Especial da Marinha são eficazes para assegurar a responsabilização por poluição causada por navios estrangeiros em espaços marítimos sob jurisdição nacional, à luz do acidente do *Stellar Banner*?

Dessa forma, o objetivo geral deste trabalho é analisar a proteção dos espaços marítimos sob jurisdição nacional, com enfoque na responsabilização por poluição causada por navios estrangeiros, tendo como estudo de caso o acidente do navio *Stellar Banner*. Como objetivos específicos, se busca: (i) examinar os principais fundamentos jurídicos brasileiros aplicáveis ao tema; (ii) verificar qual o papel da Autoridade Marítima, do Tribunal Marítimo Brasileiro e da Procuradoria Especial da Marinha na apuração e prevenção de acidentes marítimos; e (iii) propor uma reflexão sobre os mecanismos normativos existentes e suas lacunas, sugerindo possíveis aprimoramentos legislativos.

A metodologia adotada será essencialmente qualitativa, com base em normas nacionais e internacionais, doutrina especializada e relatórios oficiais relacionados ao caso em análise. Além disso, serão consideradas a estrutura do Tribunal Marítimo, a fim de compreender seu papel institucional na responsabilização por acidentes marítimos com repercussões ambientais.

A relevância do tema está diretamente relacionada à necessidade de se garantir a efetividade das normas jurídicas que protegem o meio ambiente marinho, frente aos desafios impostos pela crescente presença de navios estrangeiros em águas jurisdicionais brasileiras. A consolidação dos trabalhos do Tribunal Marítimo, consubstanciado pela responsabilização dos atores em peças elaboradas pela Procuradoria Especial da Marinha, e a integração normativa com tratados internacionais ratificados pelo Brasil são aspectos centrais para o fortalecimento do arcabouço jurídico brasileiro.

Em síntese, o presente estudo visa contribuir para o desenvolvimento de uma visão consistente e sistematizada sobre a proteção dos espaços marítimos brasileiros, à luz da responsabilidade por poluição provocada por embarcações

estrangeiras, com base na atuação das instituições nacionais competentes e no respeito aos princípios do Direito Internacional do Mar.

2. O DIREITO DO MAR: FUNDAMENTOS E PERSPECTIVAS

O Direito do Mar é o ramo do Direito Internacional Público que regula os usos do espaço marítimo e seus recursos, além de estabelecer os direitos e deveres dos Estados nas áreas oceânicas. Sua principal fonte normativa é a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), firmada em Montego Bay, em 1982, que consolida as normas em vigor do Direito do Mar e propõe inovações jurídicas com o objetivo de promover o uso pacífico dos mares e a proteção do meio ambiente marinho.

O desenvolvimento histórico do Direito do Mar é marcado pela tensão entre a liberdade de navegação e o controle soberano dos Estados costeiros. Inicialmente, predominava o princípio da liberdade dos mares, especialmente a partir das formulações de Hugo Grócio, no século XVII. Contudo, com o aumento da importância econômica, ambiental e geopolítica dos oceanos, consolidou-se a necessidade de um ordenamento jurídico mais detalhado, capaz de equilibrar a exploração dos recursos marinhos com sua preservação. Nesse contexto, a CNUDM estabelece zonas marítimas com diferentes regimes jurídicos, tais como o mar territorial, a zona contígua, a ZEE, a plataforma continental e o alto-mar.

Segundo Zanella, a Convenção de 1982 “representou uma extraordinária evolução no Direito do Mar” (Zanella, 2021, p. 10). Essa Convenção buscou estabelecer uma “constituição dos oceanos”, promovendo a segurança jurídica e a cooperação entre os Estados no uso dos mares.

O Brasil, ao ratificar a CNUDM em 1988, passou a incorporar em seu ordenamento jurídico os princípios e dispositivos do Direito do Mar, assumindo a responsabilidade de proteger os espaços marítimos sob sua jurisdição. A ZEE brasileira, por exemplo, é uma área oceânica que abrange cerca de 3,6 milhões de km², constituindo a chamada “Amazônia Azul”, uma área estratégica do ponto de vista econômico, ambiental e de segurança nacional. Conforme observa Martins, “o mar, desde as mais remotas épocas da história da civilização, consagra-se o espaço

que mais se destaca no desenvolvimento econômico mundial", (Martins, 2007, p. 46). Ao longo do tempo, passou-se a compreender que o mar não servia apenas como via de comunicação, mas também como fonte de recursos a ser preservada, impondo a necessidade de uma governança jurídica eficaz. Essa governança envolve o papel da Autoridade Marítima, da Marinha do Brasil e de órgãos como o Tribunal Marítimo, que asseguram a aplicação das normas internacionais no plano interno.

Martins também destaca que o Direito do Mar "consolida uma nova ordem patrimonial nos territórios marítimos e no alto mar, *a res communis*, a qual vem, todavia, aliada à tese de desenvolvimento sustentável". De acordo com a autora:

É crescente a preocupação no âmbito internacional com a segurança marítima e com a proteção do meio ambiente, o que influencia cada vez mais as relações econômicas internacionais e a competitividade da indústria naval, destacando a importância das normativas ambientais atinentes à temática, recepcionada no âmbito do direito internacional marítimo ambiental (Martins, 2007, p. 52 e 53).

Evidenciando a centralidade da temática ambiental nas políticas marítimas dos Estados.

Portanto, o Direito do Mar apresenta-se como um campo jurídico dinâmico e interdisciplinar, essencial para garantir o uso racional dos mares e oceanos. Sua eficácia depende não apenas da aplicação normativa, mas também do compromisso dos Estados em promover a cooperação internacional, a vigilância ambiental e a segurança jurídica nos espaços marítimos.

2.1. LEIS E NORMAS DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE HÍDRICO

À necessidade de aprofundamento jurídico e técnico sobre a proteção dos espaços marítimos sob jurisdição nacional, diante de ameaças ambientais provocadas por navios estrangeiros. O tema atinge diretamente a formulação de políticas públicas voltadas à proteção do meio ambiente marinho, à prevenção da poluição, à segurança da navegação e à responsabilização eficaz dos agentes poluidores, principalmente quando operam sob bandeiras de outros países.

A ZEE brasileira é uma das maiores do mundo, com cerca de 3,6 milhões de km², o que torna seu espaço marítimo particularmente vulnerável a acidentes náuticos e à degradação ambiental. Apesar de sua extensão e importância estratégica, esse domínio marítimo ainda carece de mecanismos normativos e institucionais mais eficazes para lidar com sinistros de grandes proporções. Essa fragilidade ficou evidente entre outros casos, cita-se o caso do *Stellar Banner*, que mobilizou esforços significativos de contenção e investigação por parte das autoridades brasileiras.

Importante consignar que o Brasil também incorporou as convenções internacionais afetas à poluição marinha como: Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em caso de Acidentes por Óleo, 1969; Convenção Internacional Sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, 1990; Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios, 2001; Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos dos Navios, 2004; Convenção sobre a Prevenção de Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e outras matérias, 1972; e Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973¹.

A escolha do caso do navio *Stellar Banner* não se dá apenas pelo impacto ambiental do acidente, mas principalmente por representar uma oportunidade concreta de avaliar como o Estado brasileiro reage juridicamente a situações críticas de poluição oriunda de embarcações estrangeiras. A análise desse caso possibilita, ainda, uma reflexão sobre a atuação do Tribunal Marítimo Brasileiro, órgão com competência legal para apurar acidentes e fatos da navegação, mas cuja função e potencial ainda são pouco explorados no cenário jurídico nacional.

Além disso, o tema se mostra atual frente ao aumento do tráfego marítimo internacional e à crescente pressão sobre os recursos oceânicos. Em um mundo cada vez mais globalizado, a circulação de navios mercantes, frequentemente registrados sob bandeiras de conveniência, impõe desafios à soberania dos Estados costeiros, exigindo deles uma resposta jurídica compatível com os princípios do Direito Internacional do Mar, em especial os consagrados pela CNUDM.

1IMO, 2024.

Assim, ao investigar os fundamentos legais da proteção do mar sob jurisdição brasileira, se buscou identificar lacunas ainda pouco exploradas pela doutrina jurídica nacional. Impõe-se uma sistematização de um campo jurídico emergente, que alia Direito Ambiental e Direito Internacional do Mar, com foco na responsabilização por danos causados em águas jurisdicionais brasileiras.

2.2. CONCEITO E CLASSIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS MARÍTIMOS

O Direito Internacional do Mar, consolidado pela CNUDM, conforme já observado, estabelece a divisão dos espaços marítimos em faixas de soberania e jurisdição diferenciadas.

O mar territorial, conforme o art. 2º da CNUDM, compreende até 12 milhas náuticas a partir da linha de base e está sob soberania qualificada do Estado costeiro, inclusive quanto à proteção ambiental. Já a ZEE, situada entre 12 e 200 milhas náuticas, é um espaço no qual o Estado costeiro não possui soberania plena, mas detém direitos de soberania sobre os recursos naturais e jurisdição para proteger e preservar o meio marinho (CNUDM, 1982, art. 56º).

Direitos, jurisdição e deveres do Estado costeiro na zona econômica exclusiva

1. Na zona econômica exclusiva, o Estado costeiro tem:

- a) direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos;
- c) jurisdição, de conformidade com as disposições pertinentes da presente Convenção, no que se refere a:
 - i) colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas;
 - ii) investigação científica marinha;
 - iii) proteção e preservação do meio marinho.

No Brasil, esses conceitos foram incorporados por meio da Lei nº 8.617/1993, que preparou o ordenamento jurídico brasileiro para a entrada em vigor da CNUDM. Dessa forma, a ZEE brasileira, onde ocorreu o caso do navio *Stellar Banner*, é uma área sujeita à jurisdição funcional do Estado brasileiro, que pode aplicar normas ambientais, de pesca, pesquisa científica e segurança da navegação.

2.3. POLUIÇÃO MARINHA POR NAVIOS: ASPECTOS JURÍDICOS

A poluição marinha por navios é regulada, em âmbito internacional, pela Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL/1973), modificada pelo Protocolo de 1978 (conhecida como MARPOL 73/78), da Organização Marítima Internacional (IMO). Essa convenção trata da prevenção de poluição por óleo, substâncias nocivas líquidas, esgoto, lixo e poluição atmosférica. Este Protocolo foi adotado em resposta a uma série de acidentes com petroleiros e, como a Convenção de 1973 ainda não havia entrado em vigor, o Protocolo incorporou a Convenção original, criando a MARPOL 73/78.

A MARPOL impõe obrigações tanto aos Estados de bandeira quanto aos Estados costeiros e portuários, estabelecendo normas de controle e monitoramento de substâncias poluentes, bem como responsabilidades em caso de acidentes. O Brasil é signatário da MARPOL desde 1987, o que obriga o país a implementar os seus anexos e garantir a fiscalização dos navios que operam em sua jurisdição.

No âmbito interno, se destaca a Lei nº 9.966/2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamentos de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas. A norma prevê medidas administrativas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, e responsabilidades civis e penais aplicáveis às empresas ou tripulantes que causarem dano ambiental. Essa lei é complementada por resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) e pela atuação de órgãos como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e a Marinha do Brasil.

2.4. A RESPONSABILIDADE POR DANOS AMBIENTAIS NO DIREITO DO MAR BRASILEIRO

A responsabilidade por danos ambientais em acidentes com navios envolve uma complexa interação entre o Direito Internacional do Mar e o Direito Ambiental.

No caso de navios estrangeiros, a responsabilização pode ser dificultada por fatores, como a utilização de bandeiras de conveniência, a complexidade dos contratos de fretamento, a inexistência de tratados bilaterais específicos ou a ausência de submissão voluntária à jurisdição nacional.

A doutrina tem destacado a importância do princípio do poluidor pagador, segundo o qual aquele que causa dano ambiental deve arcar com os custos da reparação ou compensação. Também se ressalta o princípio da precaução, que exige a adoção de medidas preventivas mesmo diante da incerteza científica quanto ao dano.

3. O PAPEL DA MARINHA DO BRASIL

A Marinha do Brasil, por meio da Diretoria de Portos e Costas (DPC), exerce a atribuição para regulamentar, a fiscalização e investigação de ocorrências relativas à segurança da navegação e à prevenção do meio ambiente marinho causada por embarcações. Conforme disposto pela Lei nº 9.537/1997, Segurança do Tráfego Aquaviário:

Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio (Brasil, 1997, art. 3º).

O Regulamento da LESTA (Decreto nº 2.596/1998) estabelece, que a Autoridade Marítima é exercida pelo Comandante da Marinha, que pode delegar competências a órgãos subordinados:

A Autoridade Marítima é o Comandante da Marinha, que poderá delegar competências, no âmbito da Marinha, a Diretores, Comandantes, Chefes e demais autoridades com funções relacionadas à segurança do tráfego aquaviário (Portaria MB/MD nº 37, de 21 de fevereiro de 2022).

Como a Diretoria de Portos e Costas emite Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), que especificam aspectos específicos tais, como segurança de embarcações, habilitação de pessoal, padrões de operação e controle da poluição.

Nessa esteira, a referida autoridade ainda exerce papel estratégico na proteção ambiental marítima, atuando diretamente na prevenção e resposta a acidentes que envolvam derramamento de óleo ou substâncias poluentes, conforme previsto também na CNUDM. Esta prevê que os Estados costeiros devem “tomar todas as medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho” (CNUDM, 1982, art. 194º).

Em 24 de fevereiro de 2020, o navio graneleiro *Stellar Banner*, de bandeira das Ilhas Marshall, operado pela empresa sul-coreana *Polaris Shipping*, sofreu um grave incidente ao sair do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, em São Luís do Maranhão. A embarcação, que transportava cerca de 294 mil toneladas de minério de ferro com destino à China, apresentou problemas estruturais após supostamente tocar o fundo em uma área não dragada da rota de saída do porto, ainda dentro da ZEE brasileira. O comandante do navio, temendo o naufrágio iminente, optou por realizar o encalhe controlado da embarcação a aproximadamente 54mn da costa maranhense.

A Marinha do Brasil, por meio da Capitania dos Portos do Maranhão, coordenou todas as ações de emergência, incluindo: Monitoramento Ambiental; Inspeções técnicas e perícias; Atuação em conjunto com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA); e Intervenção preventiva para evitar a dispersão de óleo.

O acompanhamento técnico e as informações colhidas *in loco* subsidiaram os autos encaminhados ao Tribunal Marítimo, responsável pela apuração das causas e responsabilidades do acidente.

O acidente representou um marco de grande relevância ambiental, econômica e jurídica, tanto pelo risco de poluição marinha quanto pela mobilização das autoridades brasileiras. O *Stellar Banner* continha, além de sua carga principal, mais de 4 mil toneladas de combustível a bordo, o que gerou intensa preocupação quanto ao potencial vazamento de óleo e seus impactos nos ecossistemas costeiros e marinhos da região.

Diante da gravidade do episódio, diversos órgãos foram acionados, com destaque para a Marinha do Brasil, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), e a Capitania dos Portos do Maranhão. A atuação coordenada teve por objetivo garantir, em um primeiro momento, a segurança da tripulação e a estabilidade da embarcação, além de monitorar os possíveis danos ambientais decorrentes do acidente. Em virtude da localização do navio, o episódio demandou uma resposta imediata e especializada dentro do âmbito das atribuições da Autoridade Marítima, com base na legislação nacional e nas obrigações assumidas internacionalmente pelo Estado brasileiro.

Após o encalhe, diversas tentativas de reflutuação foram realizadas, sem sucesso. A avaliação técnica conduzida por peritos apontou danos estruturais significativos no casco do navio, com risco crescente de colapso. Diante da inviabilidade de reparo ou resgate completo da embarcação, optou-se pela operação de alívio de carga e extração do combustível. Após a retirada dos resíduos perigosos, o *Stellar Banner* foi deliberadamente afundado em alto-mar, a cerca de 150 km da costa brasileira, em uma operação supervisionada por órgãos ambientais e marítimos, com base nos critérios técnicos e legais aplicáveis.

O caso do *Stellar Banner* evidencia importantes fragilidades nos mecanismos de fiscalização, prevenção e resposta a acidentes envolvendo grandes embarcações em águas sob jurisdição nacional. Embora não tenha ocorrido vazamento de óleo em grande escala, o potencial dano ambiental foi significativo, expondo a vulnerabilidade da costa brasileira frente a navegação de navios estrangeiros de grande porte. O episódio também reitera a necessidade de aprimoramento da governança marítima nacional, especialmente no que tange à proteção da ZEE, à implementação de dispositivos de segurança da navegação e à responsabilização em casos de acidentes com risco ambiental.

No campo jurídico, o incidente levanta diversas discussões sobre a competência do Estado brasileiro na condução das investigações e no eventual processo de responsabilização civil e administrativa dos responsáveis. A apuração das causas do acidente foi realizada pela Marinha do Brasil, por meio do seu inquérito administrativo, bem como pelo Tribunal Marítimo, órgão responsável por

julgar os acidentes e fatos da navegação. Conforme já observado, a competência do Brasil para atuar neste caso decorre do fato de o acidente ter ocorrido dentro da ZEE, na qual o Estado costeiro possui direitos de soberania para fins de exploração, conservação e gestão dos recursos naturais, além de jurisdição afeta à proteção do meio ambiente marinho (CNUDM, 1982, art. 56º).

O acidente do *Stellar Banner* também suscitou debates quanto à aplicação do princípio do poluidor-pagador, consagrado no Direito Ambiental, bem como à necessidade de seguros obrigatórios e garantias financeiras para cobertura de danos ambientais em caso de acidentes envolvendo embarcações estrangeiras. Além disso, a repercussão internacional do caso evidenciou a importância da cooperação entre os Estados e a responsabilidade compartilhada na proteção dos oceanos.

Assim, o naufrágio do *Stellar Banner* pode ser compreendido não apenas como um acidente isolado, mas como um símbolo das tensões entre o crescimento do comércio marítimo internacional e os desafios da proteção ambiental marinha. A análise deste episódio, sob a ótica do Direito Ambiental e Direito Internacional do Mar, oferece importante base para o aprimoramento das políticas públicas voltadas à segurança da navegação e à preservação dos espaços marítimos sob jurisdição brasileira.

3.1. ATUAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL

A Marinha do Brasil, como Autoridade Marítima, desempenhou papel central na gestão do acidente. Logo após a comunicação da ocorrência, foi instaurado um inquérito administrativo para apurar as causas e responsabilidades do sinistro. A embarcação foi submetida a inspeções técnicas com apoio de mergulhadores e de equipamentos submarinos, e foram acionados os Planos de Emergência Individual (PEI) e o Plano Nacional de Contingência (PNC), este último previsto no Decreto nº 8.127/2013.

As medidas emergenciais incluíram: Estabelecimento de perímetros de segurança; Monitoramento ambiental contínuo da área afetada; Contenção

preventiva de vazamentos de óleo; e Fiscalização do descarregamento de combustível e carga.

Em paralelo, foi iniciado o processo de avaliação técnica para verificar a viabilidade de reflutuação ou desmantelamento da embarcação. A decisão final das autoridades foi o afundamento controlado do navio, após se constatar que os danos estruturais impossibilitavam a recuperação segura da embarcação. O afundamento foi realizado em águas profundas, a cerca de 81mn da costa, com acompanhamento ambiental.

Finalizado o inquérito, entrou em cena a Procuradoria Especial da Marinha (PEM) cuja missão está estabelecida no art. 2º da Lei nº 7.642/1987, no qual “é responsável, perante o Tribunal Marítimo, pela fiel observância da Constituição Federal, das leis e dos atos emanados dos poderes públicos, referentes às atividades marítimas, fluviais e lacustres”.

A PEM se encontra diretamente subordinada ao Comandante da Marinha, e seus agentes, os Procuradores Especiais, estão formal e administrativamente vinculados à organização militar, integrando a respectiva estrutura funcional.

No tocante ao processo de apuração do acidente envolvendo o navio graneleiro *Stellar Banner*, ocorrido em 2020, na ZEE brasileira, a PEM exerceu papel fundamental no âmbito do Tribunal Marítimo, especialmente no que se refere à defesa do interesse público relacionado à segurança da navegação e à proteção ambiental.

A PEM, enquanto órgão que representa a União nos processos administrativos marítimos, atua diretamente nos inquéritos instaurados para apurar fatos e acidentes da navegação.

A atuação da PEM no caso em tela consistiu, em primeiro lugar, em acompanhar o Inquérito Administrativo sobre Acidente e Fato da Navegação (IAFN) instaurado para apurar as causas e circunstâncias da colisão e encalhe e posterior perda total da embarcação. Nesse contexto, a PEM atuou como parte do processo, participando ativamente da coleta de provas, oitiva de testemunhas e apresentação de manifestações jurídicas voltadas à responsabilização dos envolvidos.

Apesar de o acidente ter ocorrido em águas situadas fora do mar territorial, a atuação da PEM se fundamentou na competência do Brasil para investigar e

sancionar condutas lesivas à segurança da navegação e ao meio ambiente marinho na ZEE, conforme previsto na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM).

A PEM sustentou que o Brasil, como Estado costeiro, detém prerrogativas para exigir o cumprimento de normas internacionais por embarcações estrangeiras que causem ou ameacem causar poluição no mar sob sua jurisdição.

Durante o curso do processo, a PEM apontou falhas operacionais e de navegação que teriam contribuído decisivamente para o encalhe do *Stellar Banner*, bem como defendeu a responsabilidade do comandante.

A atuação reforçou o papel da PEM como órgão de Estado cuja missão é garantir que os acidentes e fatos da navegação sejam apurados com base na legalidade, na tecnicidade e na proteção do interesse público.

3.2. IMPACTOS AMBIENTAIS E JURÍDICOS

Em que pese a rápida resposta das autoridades e da empresa responsável, o acidente gerou preocupação generalizada sobre os riscos de poluição marinha, especialmente pelo óleo combustível armazenado a bordo. Felizmente, as ações preventivas conseguiram evitar um derramamento significativo de óleo, mas o episódio deixou claro o potencial destrutivo de acidentes com navios de grande porte em águas brasileiras.

O IBAMA emitiu pareceres técnicos e acompanhou o monitoramento ambiental após o afundamento do casco, exigindo da empresa um plano de vigilância ambiental contínuo da área. As informações coletadas indicavam que não havia contaminação expressiva, mas os danos ao ecossistema marinho ainda estavam sendo estudados.

No aspecto jurídico, a situação envolveu discussões sobre a competência nacional para apuração de responsabilidade, considerando que o navio era estrangeiro e o acidente ocorreu em ZEE — espaço no qual o Brasil possui direitos soberanos, mas não soberania plena. A legislação brasileira, no entanto, prevê a possibilidade de responsabilização com base na Lei nº 9.966/2000, na Lei nº

6.938/1981 (Política Nacional do Meio Ambiente) e em tratados internacionais ratificados pelo país, como a MARPOL e a CNUDM.

3.3. APURAÇÃO PELO TRIBUNAL MARÍTIMO

O Tribunal Marítimo, conforme previsto na Lei nº 2.180/1954, recebeu os autos administrativos e instaurou processo de apuração do acidente, com base em relatórios técnicos da Marinha. O procedimento do Tribunal foi identificar as causas do acidente, a conduta da tripulação, o cumprimento das normas de segurança e eventuais falhas de natureza humana ou técnica.

O julgamento do caso, de natureza administrativa e técnica, não se confunde com o processo judicial, mas ofereceu subsídios relevantes para a responsabilização civil, penal ou ambiental em outras esferas. A atuação do Tribunal Marítimo neste caso foi exemplar da necessidade de reforço institucional desse órgão.

A apuração desses fatos tem como finalidade precípua determinar as causas e as circunstâncias dos acidentes, identificar responsabilidades técnicas e operacionais, bem como fornecer subsídios às autoridades judiciais, administrativas e ambientais. A decisão do TM pode ser impugnada mediante recurso ao próprio Tribunal, e posteriormente, por via judicial.

O caso *Stellar Banner* reacendeu o debate sobre os limites da jurisdição do Estado costeiro e os mecanismos de responsabilização de embarcações estrangeiras em ZEE. Embora o Brasil possua competência para legislar e fiscalizar quanto à proteção ambiental, a execução de penalidades ou reparações pode esbarrar em obstáculos como: Dificuldade de citação e responsabilização direta de empresas estrangeiras; Falta de tratados específicos de cooperação com o país de origem do navio; e Complexidade da estrutura jurídica de empresas de navegação (armadores, operadores, fretadores etc).

De toda forma, o caso serviu como alerta para a necessidade de aprimorar o arcabouço normativo nacional, de promover maior cooperação internacional e de fortalecer a atuação das autoridades nacionais com atribuições marítimas.

3.4. TRIBUNAL MARÍTIMO: COMPETÊNCIA E NATUREZA JURÍDICA

Na década de 1930, com aumento expressivo de acidentes de navegação em águas jurisdicionais brasileiras se evidenciou a necessidade da criação, no Brasil, de um órgão técnico destinado à apuração das causas e circunstâncias desses incidentes, tanto envolvendo embarcações nacionais, independentemente de onde estivessem, quanto estrangeiras, quando em território marítimo sob jurisdição brasileira. Essa medida visava evitar que tais eventos fossem julgados exclusivamente por tribunais marítimos estrangeiros, o que colocava em questão a própria soberania nacional.

O acidente que mais contribuiu para a criação de um Tribunal Marítimo Administrativo foi o acidente envolvendo o navio alemão “BADEN”, ocorrido na tarde do dia 24 de outubro de 1930. O comandante da embarcação, ao escalar no porto do Rio de Janeiro, decidiu seguir viagem em direção ao sul, mesmo sem a devida autorização para deixar a Baía de Guanabara. Ignorando os alertas emitidos pela Fortaleza de Santa Cruz, prosseguiu sua navegação por fora da barra. Ao passar pelo Forte de Vigia, localizado no bairro do Leme, foi necessário que os canhões fossem acionados para que o navio retornasse ao porto.

O caso foi julgado pelo Tribunal Marítimo da Alemanha, o qual concluiu que o incidente decorreu de precipitação do comandante do navio, não reconhecendo falhas por parte das fortalezas brasileiras. No Brasil, limitou-se a um inquérito administrativo. A repercussão do fato foi intensa, sendo amplamente noticiada nos principais jornais da capital, o que lhe conferiu projeção internacional. Esse acontecimento reforçou ainda mais a urgência da criação de um órgão técnico especializado, a fim de evitar que o Brasil continuasse sujeito exclusivamente às deliberações de instituições estrangeiras.

Através do Decreto nº 20.829, criado em 21 de dezembro de 1931, se instituiu a Diretoria de Marinha Mercante, vinculada diretamente ao Ministério da Marinha. Em seu artigo 5º, o referido decreto também determinava a criação dos tribunais marítimos administrativos, subordinados a essa nova Diretoria.

A concepção dos tribunais marítimos brasileiros, com jurisdição limitada a uma determinada circunscrição marítima, foi inspirada no modelo alemão, o qual,

desde 1877, conta com tribunais regionais e um Supremo Tribunal Marítimo com sede em Berlim.

Todavia, o decreto mencionado autorizou somente a implantação e o funcionamento do Tribunal Marítimo Administrativo no Distrito Federal, tendo em vista que, à época, as necessidades do serviço e os interesses da navegação não justificavam a divisão do território nacional em diferentes circunscrições marítimas.

Para regulamentar a recém-criada Diretoria, foi instituída uma comissão com o objetivo de ativar o Tribunal Marítimo Administrativo do Distrito Federal, sendo formada, ainda, uma subcomissão específica para essa finalidade.

O Decreto nº 22.900 de julho de 1933, separou o Tribunal da Diretoria da Marinha Mercante, passando este a ser subordinado diretamente na época ao Ministro da Marinha. Passado um ano, o Decreto nº 24.585, de 5 de julho de 1934, aprovou o Regulamento do Tribunal Marítimo Administrativo, sendo esta a data oficialmente considerada como a de sua criação, e que marca também o aniversário institucional do órgão. Esse regulamento abandonou a proposta inicial de divisão do território nacional em diferentes circunscrições marítimas, se consolidando, assim, a existência de um único Tribunal Marítimo, com sede na então capital federal, Rio de Janeiro.

Neste sentido, a Lei nº 2.180/54, de 05.02.1954, que continua em vigor, ainda que alterada em alguns tópicos por leis posteriores, regula a estrutura e funcionamento do Tribunal Marítimo, e conferiu a esta corte o *status* de órgão do Poder Judiciário.²

Desde então, a competência do Tribunal Marítimo tem acompanhado as transformações do cenário internacional e os compromissos assumidos pelo Brasil, enquanto Estado signatário de diversos tratados e regulamentos internacionais relativos à área marítima. Nesse contexto, houve a necessidade de reestruturação de sua organização interna, estabelecendo-se a composição do colegiado com sete Juízes, cujas qualificações estão previstas em lei: um Presidente, Oficial-General do Corpo da Armada, da ativa ou da reserva; dois Juízes Militares: um Capitão de Mar e Guerra ou Capitão de Fragata do Corpo da Armada, e outro pertencente ao Corpo

²Campos, 2011, p. 95.

de Engenheiros e Técnicos Navais, com especialização em máquinas ou em casco; e quatro Juízes Cíveis, sendo um com especialização em Direito Marítimo e outro em Direito Internacional Público; um com experiência em navegação e comércio marítimo; e um Capitão de Longo Curso da Marinha Mercante. Suas decisões servem de base para a atuação do Ministério Público, da Justiça Federal e de órgãos ambientais na persecução da responsabilidade civil ou penal dos envolvidos.

Assim, a natureza jurídica do Tribunal Marítimo não é matéria unânime da doutrina, que majoritariamente costuma defini-lo como Tribunal Administrativo. Entretanto, mesmo tratando-se de órgão auxiliar do Poder Judiciário, como determina a Lei nº 2.180/54, este julga com elevado grau de competência técnica nas matérias de sua alçada, posto que, por vezes, nem mesmo o Poder Judiciário está preparado ou aparelhado para decidir conflitos de natureza especial.³

Apesar de sua relevância, o Tribunal Marítimo ainda é pouco conhecido fora dos círculos especializados, e sua jurisprudência carece de sistematização e divulgação. O caso *Stellar Banner*, entre outros são uma importante oportunidade para valorizar a atuação desse órgão e discutir possíveis aprimoramentos normativos que fortaleçam seu papel na proteção do meio ambiente marinho.

3.5. O TRIBUNAL MARÍTIMO E A PROTEÇÃO AMBIENTAL

Embora não seja um órgão ambiental *stricto sensu*, o Tribunal Marítimo desempenha papel crucial na prevenção e repressão de danos ambientais causados por acidentes náuticos. Em sua atuação, o TM analisa: A conduta da tripulação; O estado técnico da embarcação; O cumprimento das normas da Autoridade Marítima (NORMAM); A eventual ocorrência de poluição hídrica, ainda que potencial ou mitigada.

Nos termos do art. 13 da Lei nº 2.180/1954, é competência do TM apurar fatos que envolvam “dano à vida humana, ao meio ambiente ou à segurança da navegação”. Isso permite que o Tribunal, mesmo em sua esfera técnica, contribua ativamente para a efetivação do princípio da prevenção ambiental, oferecendo decisões que podem fundamentar a aplicação de sanções administrativas e judiciais.

³Campos, 2011, p. 96.

3.6. O TRIBUNAL MARÍTIMO NO CASO *STELLAR BANNER*

No caso do navio *Stellar Banner*, o Tribunal Marítimo instaurou processo para apurar as circunstâncias do encalhe, as ações da tripulação, as condições estruturais da embarcação e a possibilidade de negligência ou erro de navegação. A apuração considerou, entre outras fontes: Relatórios técnicos da Marinha e da empresa operadora; Depoimentos de tripulantes; Dados de sensores e equipamentos de bordo; e Informações sobre o carregamento e plano de navegação.

O julgamento no TM, embora não tivesse como objetivo direto impor sanções pecuniárias ou penais, visou atribuir responsabilidade técnica pelo acidente, e forneceu elementos essenciais para a atuação posterior de órgãos como o IBAMA, a ANTAQ, o Ministério Público Federal e a Justiça Federal.

O processo revelou que houve falhas operacionais e de comunicação na manobra de saída do navio, além de decisões equivocadas na tentativa de evitar o afundamento, que acabaram por resultar no encalhe. A decisão do TM serviu de base para reforçar a necessidade de revisão de protocolos de emergência e de reforço na fiscalização técnica de grandes embarcações que operam nos portos brasileiros.

O caso *Stellar Banner* mostra como a atuação técnica do TM pode contribuir para o aperfeiçoamento dos mecanismos de controle e prevenção de desastres ambientais marítimos, sendo essencial que sua competência seja reconhecida e fortalecida dentro do ordenamento jurídico brasileiro.

4. A RESPONSABILIDADE DA POLUIÇÃO POR NAVIO ESTRANGEIRO

4.1. A RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS AMBIENTAIS NO DIREITO BRASILEIRO

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 225, §3º, estabelece que os responsáveis por danos ao meio ambiente estão sujeitos à responsabilidade penal e

administrativa, independentemente da obrigação de reparar os danos causados. No caso de atividades potencialmente poluidoras, como a navegação marítima, a doutrina e a jurisprudência nacional majoritariamente reconhecem a responsabilidade objetiva do agente causador, com fundamento na teoria do risco.

A responsabilidade objetiva, também prevista na Lei nº 6.938/1981, que institui a Política Nacional do Meio Ambiente, implica que não é necessário comprovar dolo ou culpa para exigir a reparação ambiental. Basta a comprovação do nexo de causalidade entre a atividade e o dano ocorrido.

Como também dispõe a Lei nº 9.605/1998, sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e da outras providências, considera, no art. 54, crime quem causar poluição de qualquer natureza em níveis tais que resultem ou possam resultar em danos a saúde humana, ou que provoquem a mortandade de animais ou a destruição significativa da flora, punível com a pena de reclusão, de um a quatro anos, e multa.⁴

Assim, quando um navio — ainda que estrangeiro — causa poluição em águas sob jurisdição nacional (como a ZEE), aplica-se a legislação brasileira, o que inclui a obrigação de reparar integralmente o dano ambiental, bem como a sujeição a sanções administrativas, como multas e embargos, previstas na Lei nº 9.605/1998 (Lei de Crimes Ambientais).

4.2. A RESPONSABILIDADE INTERNACIONAL DOS NAVIOS ESTRANGEIROS

No plano internacional, a responsabilidade por poluição marinha está disciplinada em tratados multilaterais, como a MARPOL 73/78, a Convenção de Londres sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição de Óleo (CLC/1969), a Convenção sobre Responsabilidade por Danos Causados por Substâncias Nocivas (*HNS Convention*), e a própria Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM).

Esses instrumentos estabelecem obrigações para os Estados de bandeira (*flag States*), exigindo que fiscalizem suas embarcações quanto ao cumprimento de padrões ambientais. Além disso, permitem que Estados costeiros exerçam jurisdição

⁴Campos, 2011, p. 185.

em casos de poluição ocorrida em sua ZEE, conforme previsto nos artigos 56, 192, 194 e 235 da CNUDM.

No entanto, a aplicação prática dessas normas enfrenta desafios, tais como: A existência de bandeiras de conveniência, em que o Estado de registro do navio exerce controle mínimo sobre sua frota; A dificuldade de localização e responsabilização de armadores estrangeiros, especialmente quando protegidos por estruturas jurídicas complexas; e a falta de mecanismos efetivos de execução internacional das sanções impostas por Estados costeiros.

Apesar disso, a CNUDM confere ao Estado costeiro o direito de adotar medidas legais contra navios estrangeiros que causem danos ao seu meio ambiente marinho, incluindo ações administrativas, civis ou até penais, desde que respeitados os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade.

4.3. O PAPEL DO PRINCÍPIO DO POLUIDOR-PAGADOR

O princípio do poluidor pagador, consagrado no Direito Internacional Ambiental e internalizado pela legislação brasileira (Lei nº 6.938/1981), impõe ao poluidor a obrigação de arcar com os custos da reparação dos danos que causar ao meio ambiente.

Em se tratando de navios estrangeiros, esse princípio ganha contornos específicos: o agente responsável pode ser o proprietário, o armador, o operador ou o fretador da embarcação, dependendo da dinâmica contratual envolvida e do grau de culpa ou negligência apurado. A responsabilização pode ocorrer solidariamente, inclusive com a seguradora do navio, desde que prevista a cobertura em apólice específica.

Em muitos países, como no Brasil, as normas obrigam que as embarcações estrangeiras mantenham apólices de seguro ambiental, inclusive como pré-requisito para atracação em portos ou operação em águas jurisdicionais. A fiscalização dessa exigência é papel da Marinha do Brasil e dos órgãos ambientais.

4.4. MECANISMOS PROCESSUAIS DE RESPONSABILIZAÇÃO NO BRASIL

Do ponto de vista processual, o Brasil admite a responsabilização de responsáveis por embarcações estrangeiras, tanto na esfera administrativa quanto na cível e penal. A Justiça Federal, nos termos do art. 109, inciso I, da Constituição, possui competência para processar e julgar causas que envolvam a União, inclusive as relacionadas ao meio ambiente marinho.

As sanções administrativas são aplicadas principalmente pelo IBAMA, com base no Decreto nº 6.514/2008, e incluem advertência, multa, suspensão de atividades e embargo. Na esfera civil, o Ministério Público ou a União podem propor ações civis públicas para reparação do dano ambiental, conforme previsto na Lei nº 7.347/1985.

A responsabilização penal é possível, desde que comprovado o nexo entre conduta e dano ambiental. As penas variam de multas à prisão, e podem ser aumentadas se houver dolo, omissão ou reincidência.

No caso *Stellar Banner*, o navio estrangeiro foi acompanhado desde o acidente por autoridades brasileiras, e todas as medidas de resposta foram coordenadas sob a jurisdição nacional. E o procedimento administrativo de apuração permaneceu como referência para a aplicação futura dessas normas.

4.5. COOPERAÇÃO INTERNACIONAL E LACUNAS NORMATIVAS

Embora o Brasil seja signatário de tratados relevantes sobre poluição marinha, ainda existem lacunas normativas internas no que diz respeito à responsabilização prática de navios estrangeiros. Por exemplo: A ausência de um fundo nacional para emergências ambientais no mar, nos moldes do *International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds)*, dificulta a resposta rápida e indenizatória.

Ademais, é necessário fortalecer os mecanismos de cooperação internacional, por meio de acordos bilaterais e regionais, visando à celeridade na

responsabilização de armadores, à execução de sanções e à obtenção de reparação econômica em casos de danos ambientais causados por navios estrangeiros.

5. ANÁLISE CRÍTICA E PERSPECTIVAS DE APRIMORAMENTO NORMATIVO

5.1. FRAGILIDADES DO MARCO JURÍDICO NACIONAL

Apesar da existência de um conjunto normativo razoavelmente estruturado, incluindo a Lei nº 9.966/2000, a Lei nº 6.938/1981, a Lei nº 9.605/1998 e tratados internacionais como a CNUDM e a MARPOL, o ordenamento jurídico brasileiro ainda apresenta fragilidades relevantes no tocante à proteção dos espaços marítimos frente a poluição causada por navios estrangeiros.

Uma das principais falhas reside na dispersão normativa, com múltiplos diplomas legais que tratam do tema de forma fragmentada e, por vezes, sobreposta. Faltam mecanismos de integração legal e procedimental entre as instituições envolvidas, como o Tribunal Marítimo, o IBAMA, a ANTAQ, a Polícia Federal e a própria Justiça Federal.

Além disso, o Brasil ainda não possui uma legislação específica e sistematizada para acidentes ambientais causados por embarcações estrangeiras em sua ZEE. Esse espaço marítimo, embora previsto na Lei nº 8.617/1993 e na CNUDM, internalizada com força de lei ordinária federal, ainda não foi ainda suficientemente explorado pelo legislador nacional no que se refere à proteção ambiental e à responsabilização de agentes externos.

5.2. NECESSIDADE DE UM MARCO LEGAL INTEGRADO PARA PROTEÇÃO DO MEIO HÍDRICO BRASILEIRO

A proteção do meio hídrico brasileiro, especialmente em seus espaços marinhos sob jurisdição nacional, exige uma abordagem legal integrada e coordenada entre os diversos entes da federação e organismos especializados. Atualmente, o Brasil conta com uma vasta legislação esparsa e setorial, o que

compromete a eficácia das políticas públicas voltadas à tutela ambiental dos mares, rios e aquíferos.

O arcabouço jurídico nacional, embora rico em normas, padece de fragmentação normativa e sobreposição de competências. A CRFB consagra, em seu art. 225, a garantia do meio ambiente ecologicamente equilibrado como um direito fundamental. No entanto, a aplicação prática dessa diretriz é limitada pela ausência de um marco regulatório unificado que trate especificamente dos recursos hídricos marinhos e costeiros.

Nesse contexto, especialistas em Direito do Mar apontam a necessidade de sistematização normativa. Para Zanella (2021, p. 29), em função da natureza jurídica do Mar Territorial ser aceita e normatizada como um espaço no qual o Estado costeiro detém poderes de domínio soberano, o regime jurídico aplicável nesta zona é o do próprio Estado costeiro. Todavia, existem algumas importantes limitações a esta soberania, as duas principais são: o direito de passagem inocente; e a limitação de exercício da jurisdição penal e civil do Estado costeiro em relação às embarcações estrangeiras em Mar Territorial, durante a passagem inocente. Essa lacuna compromete a atuação dos órgãos fiscalizadores e dificulta a responsabilização por danos ambientais, sobretudo em casos de poluição causada por embarcações estrangeiras.

A CNUDM, internalizada pelo Brasil por meio do Decreto nº 1.530/1995, impõe obrigações claras aos Estados costeiros no tocante à proteção e preservação do meio marinho. Contudo, a operacionalização desses deveres depende de uma legislação nacional harmônica, que ainda não foi plenamente estruturada. A inexistência de marco legal integrado compromete a capacidade do Brasil de exercer, de forma eficaz, os direitos e deveres estabelecidos pela CNUDM, especialmente no tocante à gestão e proteção de sua Zona Econômica Exclusiva.

Outro aspecto relevante é a pluralidade de órgãos com competência sobre o meio hídrico, como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), a Marinha do Brasil, a Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA) e os entes estaduais. Essa multiplicidade pode levar à duplicidade de ações e à ineficiência institucional. Nesse sentido, a falta de articulação entre normas e instituições enfraquecem a governança ambiental das

áreas marítimas e reduz a eficiência do Estado na resposta a eventos de poluição das águas.

Um marco legal integrado deveria articular os instrumentos existentes, como a Política Nacional de Recursos Hídricos (Lei nº 9.433/1997), a Lei do Gerenciamento Costeiro (Lei nº 7.661/1988) e as diretrizes da CNUDM, a fim de garantir a proteção eficaz do ambiente marinho e costeiro. Essa codificação especializada poderia ainda delimitar com clareza as competências dos diversos entes, estabelecer protocolos unificados de emergência e incorporar princípios modernos do Direito Ambiental, como o princípio da precaução e o poluidor-pagador.

Ademais, o fortalecimento da atuação da Autoridade Marítima, especialmente por meio do Tribunal Marítimo e da Diretoria de Portos e Costas, também deve ser contemplado em um novo marco regulatório. Portanto, a construção de um marco legal integrado é urgente e necessária. Trata-se de uma medida indispensável para alinhar o Brasil às suas obrigações internacionais, racionalizar a atuação estatal e proteger de maneira efetiva os recursos hídricos estratégicos do país. A integração normativa representa não apenas uma evolução jurídica, mas um imperativo para a soberania ambiental do Brasil frente aos desafios do século XXI.

5.3. FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL DO TRIBUNAL MARÍTIMO

O Tribunal Marítimo, órgão autônomo vinculado ao Comando da Marinha do Brasil, possui papel essencial na apuração de acidentes e fatos da navegação, além de exercer função jurisdicional de natureza administrativa. Seu fortalecimento institucional é uma medida necessária à modernização da governança marítima nacional, especialmente diante do aumento da atividade náutica e da complexidade crescente dos litígios envolvendo interesses econômicos e ambientais.

Nesse contexto, o aprimoramento das capacidades operacionais e jurídicas do Tribunal Marítimo deve ser considerado prioridade estratégica. Como observa Pimenta (2020, p. 294), “a jurisprudência tem caminhado, com raras exceções, no sentido de prestigiar e de entender como certas as decisões finais prolatadas pela Corte Marítima”. Essa afirmação evidencia a importância de dotar o órgão de

melhores condições de funcionamento, tanto em estrutura física e tecnológica quanto no aprimoramento da formação técnica dos seus juízes.

Entre os desafios enfrentados pelo Tribunal está a necessidade de maior reconhecimento institucional perante os demais órgãos do Poder Judiciário e da Administração Pública. A ausência de força coercitiva de suas decisões, que possuem caráter meramente administrativo, compromete, por vezes, sua efetividade prática.

Nesse sentido, a modernização do marco legal do Tribunal Marítimo aparece como medida urgente. A proposta de atualização da Lei nº 2.180/1954, que regula sua atuação, é vista por especialistas como passo fundamental para garantir que o órgão acompanhe as transformações do Direito Marítimo contemporâneo.

O fortalecimento institucional também implica a valorização da atuação técnica do corpo de peritos, engenheiros navais, oficiais da Marinha e demais profissionais que compõem o quadro do Tribunal. Investimentos em capacitação continuada e em tecnologia aplicada às investigações marítimas são fundamentais para garantir decisões mais precisas e confiáveis.

Além disso, é necessário ampliar a visibilidade do Tribunal perante a sociedade e os operadores do Direito. O desconhecimento de sua função e relevância ainda é um obstáculo à plena eficácia de suas decisões. Iniciativas de integração com universidades, eventos acadêmicos e a publicação de suas decisões em plataformas acessíveis são estratégias que contribuem para consolidar sua autoridade técnica e jurídica. Como pontua Pimenta (2020, p. 293):

o magistrado, usando o princípio do livre convencimento, apreciará a decisão, consoante seu estimado valor expresso em lei (Lei n.º 2.180/54, arts.18 e 19). De outra mão, para a hipótese remota de o Poder Judiciário ignorar o julgamento do Tribunal Marítimo, espaço haverá para os recursos cabíveis, inclusive ação rescisória.

Por fim, é importante destacar que o fortalecimento do TM também contribui diretamente para a proteção dos interesses nacionais no mar, como a prevenção da poluição marinha, a pressão aos atos de pirataria e a responsabilização por acidentes com grandes impactos socioambientais. O caso do navio *Stellar Banner*, ocorrido no mar territorial brasileiro, evidencia a importância de um órgão técnico e

ágil na apuração de responsabilidades, consolidando a soberania marítima do Brasil e a eficácia do seu ordenamento jurídico no mar.

5.4. VALORIZAÇÃO DA PREVENÇÃO E DO PRINCÍPIO DA PRECAUÇÃO

A crescente degradação dos ecossistemas marinhos e costeiros provocada por atividades humanas, especialmente pelo transporte marítimo internacional, tem levado à consolidação de novos paradigmas jurídicos no campo do Direito Ambiental. Nesse contexto, destacam-se a valorização da prevenção e do princípio da precaução, ambos fundamentais para a gestão sustentável e para a proteção efetiva dos espaços marítimos sob jurisdição nacional.

O princípio da prevenção baseia-se na ideia de que, havendo certeza científica sobre os riscos de uma determinada atividade, o Estado deve adotar medidas antecipadas para evitar o dano ambiental. Já o princípio da precaução opera em um plano anterior: quando não há certeza científica sobre os efeitos danosos de determinada ação ou empreendimento, deve-se optar pela cautela e restringir ou impedir a atividade até que se obtenha maior segurança técnica. Ambos os princípios foram incorporados ao ordenamento jurídico brasileiro e ganham destaque em casos que envolvem riscos à biodiversidade marinha e à segurança da navegação.

Segundo Beirão e Pereira (2014, p. 356), ao abordar o princípio da prevenção, leciona ser “oportuno enfatizar que a teleologia jurídico-ambiental de proteção aos oceanos evoluiu de medidas preventivas, pertinentes a riscos ou impactos já conhecidos ou esperáveis, para medidas de precaução”. Tal fundamento está ligado à responsabilidade objetiva do poluidor, como previsto no art. 14, §1º, da Lei nº 6.938/1981, a qual estabelece a Política Nacional do Meio Ambiente. No mesmo sentido, a CRFB, ao consagrar em seu art. 225 que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, impõe ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações, o que reforça o caráter preventivo das normas ambientais.

Beirão e Pereira (2014, p. 360) conceituam o princípio da precaução como “cuidados antecipados e requer medidas preventivas mesmo em casos de

incertezas científicas.” Esse princípio ganhou maior concretude jurídica ao ser internalizado por diversos Estados, inclusive o Brasil.

A doutrina ambientalista reconhece que ambos os princípios estão voltados para a tutela antecipatória do meio ambiente, mas com fundamentos distintos. Como assinala Antunes (2010, p. 45),

a prevenção atua a impactos ambientais já conhecidos e dos quais se possa, com segurança, estabelecer um conjunto de nexos de causalidade que seja suficiente para a identificação dos impactos futuros mais prováveis; a precaução, por sua vez, deve levar em conta os riscos da não implementação do projeto proposto.

Em outras palavras, enquanto a prevenção exige conhecimento consolidado, a precaução se sustenta na incerteza e no risco potencial, com o objetivo de evitar danos que possam ser irreversíveis.

A aplicação desses princípios é particularmente relevante na seara da proteção dos espaços marítimos. A poluição marinha causada por navios estrangeiros, por exemplo, demanda respostas rápidas e eficazes dos órgãos ambientais e marítimos, muitas vezes mesmo antes de a atividade causadora do dano se concretizar. Casos como o do navio graneleiro *Stellar Banner*, evidenciam a importância da antecipação dos riscos e da atuação preventiva por parte das autoridades nacionais.

Embora o dano ambiental de grandes proporções tenha sido evitado, graças à atuação coordenada da Marinha do Brasil e da empresa operadora, o episódio evidenciou a necessidade de reforçar os mecanismos de prevenção e aplicar o princípio da precaução em situações de risco iminente.

Isso demonstra que, embora os princípios estejam reconhecidos normativamente, sua efetividade depende da existência de instituições fortes, mecanismos de monitoramento contínuo e protocolos de resposta articulados.

Além disso, a jurisprudência nacional também tem reforçado a aplicação desses princípios. Em decisões do Superior Tribunal de Justiça (STJ), o ministro Herman Benjamin, relator, destacou que, no contexto do direito ambiental, o princípio da precaução transforma a máxima *in dubio pro reo* em *in dubio pro natura*, trazendo consigo uma forte presunção a favor da proteção da saúde humana e do

meio ambiente, pela qual "a responsabilidade de demonstrar a segurança passa para as mãos daqueles que conduzem atividades potencialmente perigosas, o que representa um novo paradigma: antes, o poluidor se beneficiava da dúvida científica; agora, a dúvida funcionará em benefício do meio ambiente" (Brasil, 2024).

No plano internacional, o princípio da precaução também é amplamente reconhecido como norma de *soft law* com potencial de evoluir para uma norma costumeira de Direito Internacional Ambiental. Em situações de danos transfronteiriços, especialmente em espaços marítimos comuns ou compartilhados, sua adoção representa uma forma de proteger interesses difusos da comunidade internacional e garantir o respeito ao princípio da solidariedade intergeracional.

Em síntese, a valorização dos princípios da prevenção e da precaução representa um avanço significativo no campo da proteção ambiental marinha. Sua aplicação prática, entretanto, ainda exige o fortalecimento das instituições responsáveis, a capacitação técnica das autoridades competentes e a formulação de normas específicas que orientem a tomada de decisão em contextos de risco e incerteza.

Do exposto, é essencial que o Estado brasileiro, especialmente diante dos riscos associados ao intenso tráfego de navios em sua ZEE adote de maneira mais efetiva os princípios da prevenção e da precaução como fundamentos estruturantes.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente monografia teve como objetivo analisar a proteção dos espaços marítimos sob jurisdição nacional à luz da poluição causada por navios estrangeiros, com especial atenção ao caso do navio graneleiro *Stellar Banner*. A partir de uma abordagem jurídica, buscou-se compreender os fundamentos legais aplicáveis, as competências institucionais envolvidas, bem como as limitações e possibilidades de aperfeiçoamento normativo para garantir maior eficácia na prevenção, apuração e responsabilização por danos ambientais no ambiente marinho.

Nessa linha, se verificou que o ordenamento jurídico brasileiro contempla dispositivos constitucionais, legais e regulamentares que conferem ao Estado poder e dever de proteção do meio ambiente marinho, especialmente na ZEE. Entretanto,

constatou-se também que há significativa fragmentação normativa e institucional, que dificulta a atuação coordenada entre os diversos entes públicos envolvidos, como a Marinha do Brasil, o IBAMA, a ANTAQ, a Polícia Federal e o Ministério Público Federal.

O estudo do caso *Stellar Banner* revelou, de maneira concreta, os desafios enfrentados na aplicação efetiva do Direito Internacional do Mar e Direito Ambiental em relação às embarcações estrangeiras. Embora não tenha ocorrido um desastre ambiental em larga escala, o episódio evidenciou riscos reais e estruturais, exigindo respostas estatais rápidas e integradas, tanto do ponto de vista técnico quanto jurídico.

O Tribunal Marítimo brasileiro, embora com competência limitada ao âmbito administrativo e técnico, desempenhou papel central na apuração das causas do acidente e forneceu elementos valiosos para subsidiar eventuais responsabilizações cíveis e administrativas. No entanto, sua atuação ainda precisa ser mais valorizada institucionalmente, com reconhecimento formal de sua importância no sistema jurídico nacional.

Atinente ao acidente do ponto de vista institucional, destacam-se: Centralização da jurisdição marítima: com reafirmação do Tribunal como polo específico, capaz de solucionar controvérsias técnicas e jurídicas, evitando dispersão entre inúmeros tribunais ou instâncias judiciais. Fortalecimento normativo: normas internas (como Resolução 49/2020) deram segurança jurídica a operadores e afetados. Jurisprudência técnica: casos complexos como o *Stellar Banner* contribuem para a construção de precedentes, especialmente em responsabilidade ambiental, foro e direito marítimo. Além disso a atuação coordenada — Tribunal, Marinha, Capitania, IBAMA — promoveu sinergia entre Poderes, com papéis definidos e funcionamento mais robusto da regulação no setor marítimo.

Diante disso, se conclui que é imprescindível a criação de um marco normativo integrado, que trate da proteção ambiental marítima de forma sistematizada, com regras claras de responsabilização e com mecanismos eficazes de cooperação internacional. O fortalecimento da atuação do Tribunal Marítimo, a ampliação da fiscalização preventiva e a adoção de critérios mais rigorosos para a

entrada e operação de embarcações estrangeiras em águas brasileiras são medidas urgentes e necessárias.

Por fim, acredita-se que a presente monografia contribuiu para o amadurecimento do debate sobre a tutela jurídica do meio ambiente marinho e para a construção de políticas públicas mais robustas e severas, baseadas nos princípios da prevenção, da precaução e da responsabilidade ambiental, de modo a assegurar a soberania do Brasil sobre seus espaços marítimos e a proteção dos recursos naturais para as presentes e futuras gerações.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito ambiental**. 12.ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010.

BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, Antônio Celso Alves (org.). **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília, DF: FUNAG, 2014. 589 p. (Coleção Relações Internacionais).

BRASIL. [Constituição, (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 05 out. 1988.

BRASIL. Decreto-Lei nº 7.675, de 26 de junho de 1945. Reorganiza o Tribunal Marítimo Administrativo e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 27 jun. 1945. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decrei/1940-1949/decreto-lei-7675-26-junho-1945-449992-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 6 abr. 2025.

BRASIL. Decreto nº 8.127, de 22 de outubro de 2013. Institui o Plano Nacional de Contingência para incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional, altera o Decreto nº 4.871, de 6 de novembro de 2003, e o Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 23 out. 2013. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/d8127.htm. Acesso em: 6 abr. 2025.

BRASIL. Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 06 fev. 1954. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l2180.htm. Acesso em: 7 abr. 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. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 01 set. 1981. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm. Acesso em: 8 maio. 2025.

BRASIL. Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 05 jan. 1993. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9605.htm. Acesso em: 8 maio. 2025.

BRASIL. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 12 dez. 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9537.htm. Acesso em: 8 maio. 2025.

BRASIL. Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas lesivas ao meio ambiente, e dá outras

providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 13 fev. 1998. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9605.htm. Acesso em: 8 maio. 2025.

BRASIL. Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e substâncias nocivas e perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 29 abr. 2000. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9605.htm. Acesso em: 8 maio. 2025.

BRASIL. Marinha. Comando-Geral do Corpo dos Fuzileiros Navais. **Amazônia Azul**. Rio de Janeiro: CGCFN, [202-]. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/cgcfm/amazonia_azul. Acesso em: 20 jun. 2025.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Princípio da precaução**: a obrigação de proteger o meio ambiente mesmo quando o dano é incerto. STJ, jun. 2024. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/sites/porta/p/Paginas/Comunicacao/Noticias/2024/23062024-Principio-da-precaucao-a-obrigacao-de-protger-o-meio-ambiente-mesmo-quando-o-dano-e-incerto.aspx>. Acesso em: 21 jun. 2025.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade. **Direito constitucional marítimo**. Curitiba: Juruá, 2011.

CARDOSO, Rafael. Após 3 meses encalhado, navio *Stellar Banner* é rebocado e receberá inspeção na costa do Maranhã. **G1**, Maranhão, Jun. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2020/06/04/apos-tres-meses-encalhado-navio-stellar-banner-e-rebocado-e-recebera-inspecao-na-costa-do-maranhao.ghtml>. Acesso em 20 jun. 2025.

CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR (CNUDM). Montego Bay, 1982. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/convention_agrB em: <https://www.gov.br/ibama>. Acesso em: 20 maio 2025.

IBAMA. [página institucional]. Brasília, DF, [2025?]. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/tmhistorico>. Acesso em: 22 maio 2025.

IMO. **List of conventions, other multilateral instruments and amendments in respect of which the organization performs depositary and other functions**. United Kingdom: IMO, 17 dec. 2024. Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/List%20of%20the%20Conventions%20and%20their%20amendments.pdf>. Acesso em: 11 jul. 2025.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de direito marítimo**. São Paulo: Manole, 2007. 678 p.

PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Direito processual marítimo**. 3.ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2020. 488 p.

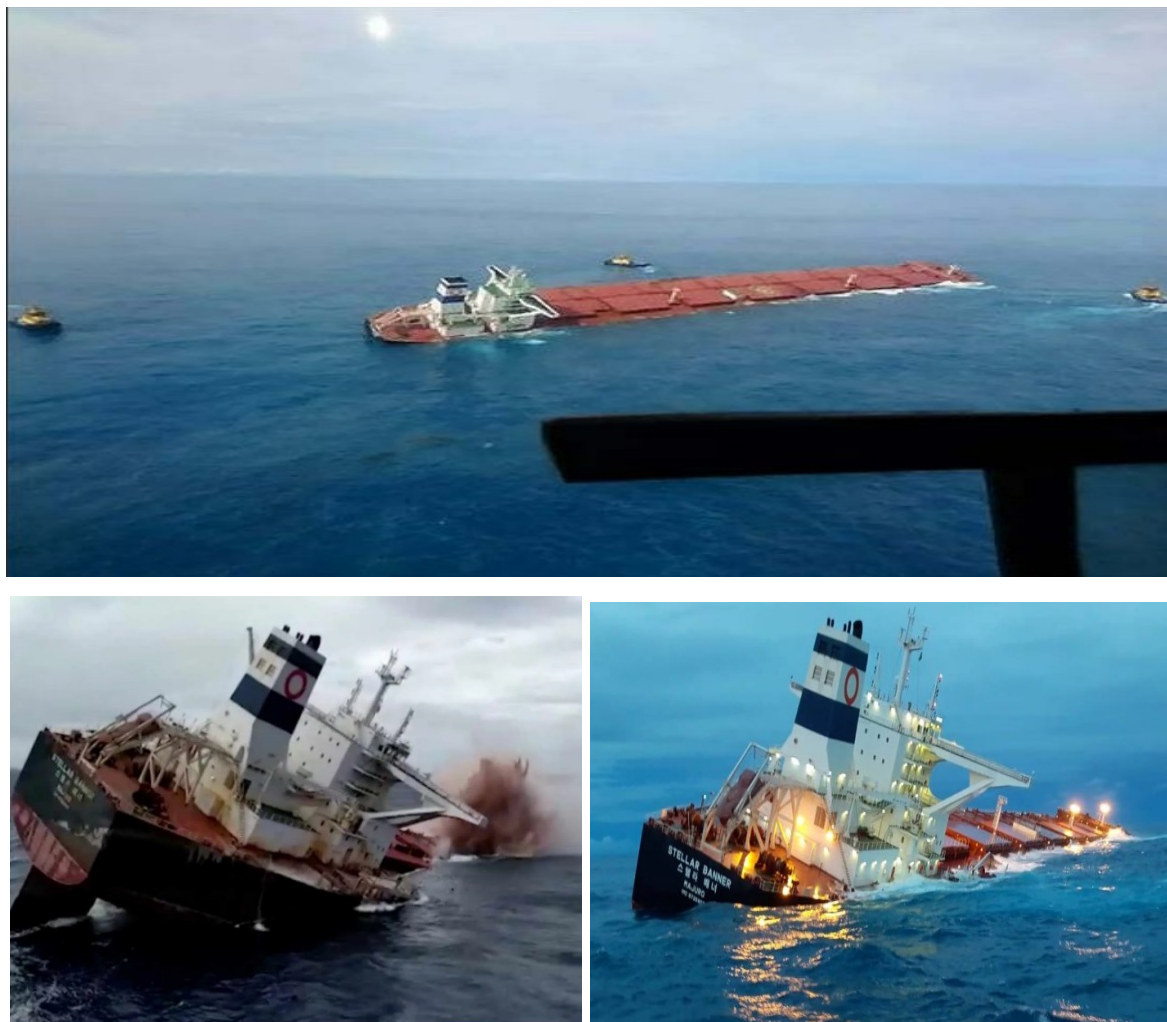
NAVIO que ficou encalhado por 3 meses na costa do Maranhão é afundado. **CNN Brasil**, jun. 2020. Disponível em: <https://www.metrolopes.com/brasil/meio-ambiente-brasil/navio-stella-banner-e-afundado-apos-passar-3-meses-encalhado-no-maranhao>. Acesso em: 15 jun. 2025.

ZANELLA, Tiago Vinicius. **Direito ambiental do mar**: fundamentos e conceitos normativos. Brasília, DF: FUNAG, 2021. 81 p.

ZANELLA, Tiago Vinicius. O papel da organização marítima internacional na proteção e prevenção da poluição marítima causada pela navegação internacional. **Revista do Instituto do Direito Brasileiro**, Lisboa, PT, v. 3, p. 2329-2348, 2014. Disponível em: https://www.academia.edu/10505532/ZANELLA_Tiago_Vinicius_O_Papel_da_Organização_Marítima_Internacional_na_Proteção_e_Prevenção_da_Poluição_Marítima_Causada_pela_Navegação_Internacional_In_Revista_do_Instituto_do_Direito_Brasileiro_v_3_p_2329_2348_2014. Acesso em: 15 jun. 2025.

ANEXOS

Figura 1- Fotos do Navio *STELLAR BANNER*



Fonte: Cardodo, 2020.