

**CONVENÇÕES OU TRATADOS INTERNACIONAIS EM FACE  
DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL E DAS NORMAS INTERNAS  
REFERENTES À INDENIZAÇÃO POR DANO AMBIENTAL**

**juang yuh yu**  
**Promotora de Justiça de São Paulo**

## 1. INTRODUÇÃO.

O objetivo deste trabalho é demonstrar que, não obstante a globalização que se estende pelo mundo, não se pode perder de vista a necessidade de preservar os nossos patrimônios, dentro de seu sentido amplo que abrange o meio ambiente, dos interesses alheios.

Isto significa que a realização de acordos, ratificações de convenções e tratados internacionais devem ser feitos tendo por finalidade maior os interesses da nação, notadamente aqueles que constituem normas pétreas e garantias de uma vida digna e sadia para a nossa população.

No caso, nosso enfoque centra-se, decorrente de experiência profissional, na Convenção Internacional por Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, que foi ratificada pelo Brasil e adentrou na nossa legislação pelos Decretos 79.437/77 e 83.540/79, a qual impunha limites nos valores indenizatórios em razão de seguro que os proprietários dos navios deveriam fazer, assim como estabelecia que eventuais importâncias superiores a esse limite seriam suportados, em rateio, pelas próprias vítimas, prevendo até que o próprio poluidor poderia se beneficiar desse seguro se, voluntariamente, participasse das atividades que tentassem minimizar os estragos feitos.

Expõe-se o entendimento de que convenção internacional não poderia ser ratificada se contivesse dispositivos contrários aos interesses do País e, ainda que assim o fosse, não seria internamente aplicável porquanto já havia leis que obstaculizavam a sua incidência antes da atual Constituição Federal, que data de 1988, e muito menos aguardar o advento da Lei 9.966, sancionada somente em abril de 2000, que prevê, explicitamente, a ampla indenização pela poluição praticada, além de sanções administrativas e cominações penais.

Assim, atualmente, têm-se, sem necessidade de maiores questionamentos jurídicos, possibilidades de impedir que uma embarcação poluidora zarpe, acaso não tenha efetiva garantia a responder pela indenização da degradação causada, ou ainda caso se verifique não haver condições de navegabilidade sem comprometer o meio ambiente, bem como expressa previsão, em lei ordinária, da mais ampla indenização em razão do evento poluidor que atinja tanto patrimônio público como privado.

## 2. CONVENÇÃO INTERNACIONAL x LEGISLAÇÃO NACIONAL

Para adentrar na matéria que se quer apresentar, relembra-se que **convenção** é um acordo formal concluído entre sujeitos de direito internacional público e destinado a produzir efeitos jurídicos e, como leciona HILDEBRANDO ACCIOLY, em seu Tratado de Direito Internacional Público, tomo II, 1934, ela "*em nada difere do tratado quanto à sua estrutura e pode ser empregada como sinônimo deste*".

E para ser aplicada no nosso sistema deve ser referendada pelo Congresso Nacional, ingressando como norma infraconstitucional, razão por que não pode afrontar a Constituição Federal, que é a lei máxima do País.

A lição de JOSÉ FRANCISCO REZEK, em sua obra *Direito Internacional Público*, Curso elementar, 2ª ed., 1991, Saraiva, às páginas 103/104, também é nesse sentido, ou seja, surgindo conflito entre tratado e norma de direito interno, *"posto o primado da constituição em confronto com a norma pacta sunt servanda, é corrente que se preserve a autoridade da lei fundamental do Estado, ainda que isto signifique a prática de um ilícito pelo qual, no plano externo, deve aquele responder"*.

Prosseguindo, o mestre refere que *"de setembro de 1975 a junho de 1977 estendeu-se, no plenário do Supremo Tribunal Federal, o julgamento do RE 80.004, em que assentada, por maioria, a tese de que, ante a realidade do conflito entre tratado e lei posterior, esta, porque expressão última da vontade do legislador republicano, deve ter sua prevalência garantida pela Justiça."*

Continua o eminente jurista: *"admitiam as vozes majoritárias que, faltante na Constituição do Brasil garantia de privilégio hierárquico do tratado internacional sobre as leis do Congresso, era inevitável que a Justiça devesse garantir a autoridade da mais recente das normas, porque paritária sua estatura no ordenamento jurídico"* (acórdão RTJ v. 83, p. 809-848).

Não se pode negar que Ruy Rebello Pinho e Amauri Mascaro Nascimento, citando Haroldo Valladão, possuem outro entendimento e admitem que: *"se é verdade que uma lei interna revoga outra, ou outras anteriores, contrária à primeira, o mesmo não se poderá dizer quando a lei anterior representa o direito convencional transformado em Direito Interno, porque o Estado tem o dever de respeitar suas obrigações contratuais e não as pode revogar unilateralmente. Daí poder-se dizer que, na legislação interna, os tratados e convenções a ela incorporados formam um direito especial que a lei interna não pode revogar."*

Porém, não obstante a era da globalização em que nos encontramos, é de se reafirmar que não é possível aceitar o último posicionamento se a contrariedade atinge a própria Lei Maior do País, visto que ofenderia um dos princípios basilares da nossa República Federativa: a soberania, pois é inconcebível a existência de poder algum maior do que o nacional, e ainda feriria o princípio da independência nacional adotada na regência do trato internacional.

A respeito, emprestamos as palavras do eminente Relator Min. CELSO DE MELLO no v. acórdão da Ação Direta de Inconstitucionalidade – Medida Cautelar (ADIMC 1480/DF), julgado em 04.09.1997, pelo Tribunal Pleno, para indicar que o nosso posicionamento não é isolado:

*"É na Constituição da República – e não na controvérsia doutrinária que antagoniza monistas e dualistas – que se deve buscar a solução normativa para a questão da incorporação dos atos internacionais ao sistema de direito positivo interno brasileiro. O exame da vigente Constituição Federal permite constatar que a execução dos tratados internacionais e a sua incorporação à ordem jurídica interna decorrem, no sistema adotado pelo Brasil, de um ato subjetivamente complexo, resultante da conjugação de duas vontades homogêneas: a do*

Congresso Nacional, que resolve, definitivamente, mediante decreto legislativo, sobre tratados, acordos ou atos internacionais (CF, art. 49, I), e a do Presidente da República, que, além de poder celebrar esses atos de direito internacional (CF, art. 84, VIII), também dispõe – enquanto Chefe de Estado que é – da competência para promulgá-los mediante decreto. O iter procedimental de incorporação dos tratados internacionais – superadas as fases prévias da celebração da convenção internacional, de sua aprovação congressional e da ratificação pelo Chefe de Estado – conclui-se com a expedição, pelo Presidente da República, de decreto, de cuja edição derivam três efeitos básicos que lhe são inerentes: (a) a promulgação do tratado internacional; (b) a publicação oficial de seu texto; e (c) a executoriedade do ato internacional que passa, então, e somente então, a vincular e obrigar no plano do direito positivo interno. Precedentes. SUBORDINAÇÃO NORMATIVA DOS TRATADOS INTERNACIONAIS À CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA. – No sistema jurídico brasileiro, os tratados ou convenções internacionais estão hierarquicamente subordinados à autoridade normativa da Constituição da República. Em consequência, nenhum valor jurídico terão os tratados internacionais, que, incorporados ao sistema de direito positivo interno, transgredirem, formal ou materialmente, o texto da Carta Política. O exercício do treaty-making power, pelo Estado brasileiro – não obstante o polêmico art. 46 da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados (ainda em curso de tramitação perante o Congresso Nacional) –, está sujeito à necessária observância das limitações jurídicas impostas pelo texto constitucional. CONTROLE DE CONSTITUCIONALIDADE DE TRATADOS INTERNACIONAIS NO SISTEMA JURÍDICO BRASILEIRO. – O Poder Judiciário – fundado na supremacia da Constituição da República – dispõe de competência, para, quer em sede de fiscalização absoluta, quer no âmbito do controle difuso, efetuar o exame de constitucionalidade dos tratados ou convenções internacionais já incorporados ao sistema de direito positivo interno. Doutrina e jurisprudência. PARIDADE NORMATIVA ENTRE ATOS INTERNACIONAIS E NORMAS INFRACONSTITUCIONAIS DE DIREITO INTERNO. – Os tratados ou convenções internacionais, uma vez regularmente incorporados ao direito interno, situam-se, no sistema jurídico brasileiro, nos mesmos planos de validade, de eficácia e de autoridade em que se posicionam as leis ordinárias, havendo, em consequência, entre estas e os atos de direito internacional público, mera relação de paridade normativa. Precedentes. No sistema jurídico brasileiro, os atos internacionais não dispõem de primazia hierárquica sobre as normas de direito interno. A eventual precedência dos tratados ou convenções internacionais sobre as regras infraconstitucionais de direito interno somente se justificará quando a situação de antinomia com o

*ordenamento doméstico impuser, para a solução do conflito, a aplicação alternativa do critério cronológico (“lex posterior derogat priori”) ou, quando cabível, do critério da especialidade. Precedentes. TRATADO INTERNACIONAL E RESERVA CONSTITUCIONAL DE LEI COMPLEMENTAR. – O primado da Constituição, no sistema jurídico brasileiro, é oponível ao princípio pacta sunt servanda, inexistindo, por isso mesmo, no direito positivo nacional, o problema de concorrência entre tratados internacionais e a Lei Fundamental da República, cuja suprema autoridade normativa deverá sempre prevalecer sobre os atos de direito internacional público. Os tratados internacionais celebrados pelo Brasil – ou aos quais o Brasil venha a aderir – não podem, em consequência, versar sobre matéria posta sob reserva constitucional de lei complementar. É que, em tal situação, a própria Carta Política subordina o tratamento legislativo de determinado tema ao exclusivo domínio normativo de lei complementar, que não pode ser substituída por qualquer outra espécie normativa infraconstitucional, inclusive pelos atos internacionais já incorporados ao direito positivo interno...”*

Diante da certeza de que, inseridas no ordenamento jurídico nacional, os tratados e convenções internacionais comportam-se como normas infraconstitucionais e não possuem qualquer primazia sobre as normas internas, bem como não podem violar a Carta Máxima, a pretensão deste trabalho é demonstrar que, quando aqueles impõem limites de responsabilização dos causadores de poluição ambiental, notadamente os referentes a danos ambientais por derramamento de óleo, não poderão ser aceitos em detrimento da previsão legislativa nacional de ser ampla a indenização, como tentativa de recomposição do *status quo ante*.

São cláusulas pétreas de nosso ordenamento a soberania, a cidadania e a dignidade da pessoa humana (art. 1º, I, II, III), enquanto que os princípios que regem as relações internacionais são a independência nacional e a prevalência dos direitos humanos, entre outros (art. 3º, I e II).

Daí, associando-se ao disposto no art. 5º, LXXIII que garante ao cidadão a possibilidade de ser parte legítima para propor ação popular que vise anulação de ato lesivo ao meio ambiente, e ao art. 225 e seu § 3º, onde consta que “*todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações*”, e que “*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*”, tem-se que faz parte da dignidade e dos direitos humanos a existência de um ambiente ecologicamente equilibrado, o que significa que eventual degradação sofrida deverá ser reparada de tal modo que se recomponha o mais próximo possível o seu *status quo ante*, sem prejuízo de reparar outros danos causados à comunidade local e das responsabilizações penal e administrativa.

A Lei 6.938, de 31 de agosto de 1981, estabelece, em seu art. 2º, que a Política Nacional do Meio Ambiente tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação

da qualidade ambiental propícia à vida, visando a assegurar, no País, condições ao desenvolvimento sócio-econômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana, atendidos, dentre outros princípios, o de recuperação de áreas degradadas (inciso VII). Em seu art. 4º dispõe que um dos seus objetivos é a *“imposição, ao poluidor e ao predador, da obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados e, ao usuário, da contribuição pela utilização de recursos ambientais com fins econômicos”* (inciso VII); além disso, prevê, no § 1º do art. 14, que *“é o poluidor obrigado, independentemente de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, efetuados por sua atividade”*.

O § 4º desse art. 14 ressalva que, nos casos de poluição provocadas pelo derramamento ou lançamento de detritos ou óleo em águas brasileiras, por embarcações e terminais marítimos ou fluviais, prevalecerá o disposto na Lei nº 5.357, de 17 de novembro de 1967, a qual estabelece penalidades para embarcações e terminais marítimos ou fluviais que lançarem detritos ou óleo em águas brasileiras, e dá outras providências; entretanto, o art. 35 da Lei 9.966/2000 revogou expressamente esse parágrafo, mesmo porque, tais penalidades tinham nítido caráter administrativo e não visavam à reparação civil dos danos ambientais.

A Lei 7.347, de 24 de julho de 1985 veio instrumentalizar a atuação da defesa do meio ambiente e outros direitos difusos e coletivos com a ação civil pública e dispôs sobre a legitimidade da parte ativa, bem como conferiu ao Ministério Público a competência para instaurar inquérito civil para apuração dos fatos.

Com essa noção primária de nossa legislação, passa-se a abordar o tema no trato internacional, relembrando que o despertar da comunidade internacional para a matéria foi o acidente envolvendo o petroleiro liberiano Torrey Canyon, em março de 1967, que transportava petróleo do Golfo Pérsico para Milfor Haven e encalhou nas Cornualhas inglesas causando grave degradação à flora e à fauna inglesas e francesas, quando constataram que as convenções até então existentes (de 1954 e revisada em 1962, referente à Prevenção contra Poluição das Águas do Mar por Hidrocarbonetos, e de 1958 sobre o Alto Mar) eram insuficientes para solucionar a questão.

Daí, surgiram duas convenções em 1969, a Internacional em Alto-Mar em acidentes que provoquem ou possam provocar poluição por óleo, e a Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo e, em 1971, foi elaborada a Convenção Internacional que estabelece um Fundo de Compensação de Danos produzidos por poluição do óleo, as quais foram ratificadas pelo Brasil.

O Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977 promulgou a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (Bruxelas), de 1969, entretanto, a leitura de seus dispositivos indica que se privilegia esse tipo de poluidor em detrimento da ampla indenização devida por eventual degradação ambiental, pois impõe limite máximo da importância indenizatória, excluindo-o de valores superiores e, mais grave ainda, que tal superação seria repartida entre as próprias vítimas, tendo ainda o agente poluidor direito a integrar o rol daqueles que pleiteiam a indenização se tiver colaborado com a minimização dos danos!

Veja-se que o § 4º do artigo III expressa que *“nenhum pedido de indenização por danos por poluição poderá ser formalizado contra o proprietário de outro modo que não seja baseado na presente Convenção. Nenhum pedido de indenização, que não*

*seja fundamentado na presente Convenção poderá ser feito contra Propostos ou Agentes do proprietário”.*

A limitação da responsabilidade vem disposta no artigo V, cujo § 1º confere ao proprietário de um navio o direito de limitar sua responsabilidade nos termos dessa Convenção em relação a um acidente, ao montante total de 2000 (dois mil) francos por tonelada da tonelage do navio, e que em nenhum caso poderá exceder a 210 (duzentos e dez) milhões de francos, desde que tenha constituído um fundo que represente o total de sua responsabilidade junto ao Tribunal ou autoridade competente de qualquer Estado contratante onde a ação judicial foi iniciada (§ 3º), salvo se o incidente não foi produzido por falta pessoal do proprietário (§ 2º).

Maior surpresa causa o § 8º do artigo V ao dispor que, se o proprietário, voluntariamente, realizar despesas ou sacrifícios com o fim de evitar ou minimizar os danos da poluição, figurará em igualdade com outras reclamações contra o fundo, quando o § 4º estabelece que este será distribuído entre os reclamantes proporcionalmente aos montantes das reivindicações estabelecidas.

Ora, o senso comum e normal que se espera de quem polui é que realize, voluntariamente, atos que reduzam ou impeçam o impacto do dano causado ao ambiente.

Consideradas essas ponderações, é de se acrescentar que o artigo III, § 4º, obsta a pedidos de indenização dessa natureza por outro modo que não seja baseado nessa Convenção, assim como impõe que sejam nela fundamentadas para acionar Prepostos ou Agentes do proprietário.

O Decreto 83.540, de 04 de junho de 1979, que a regulamentou, surpreende com o teor do seu art 13, ao dispor que aqueles que sofreram perdas ou danos decorrentes da poluição por óleo ratearão entre si o valor que ultrapassar o limite de responsabilidade estabelecido na Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por óleo.

A inadequação de tais dispositivos se fez sentir no plano internacional, logo em 1978, quando se acidentou o petroleiro liberiano *Amoco Cadiz* na costa norte da Grã-Bretanha, o que fez a França reestruturar a sua legislação com a criação de novas regras para cominar obrigações e penalidades na luta contra a poluição marítima, além de impor medidas sobre a circulação de petroleiros em seus mares.

De outro lado, por causa das conseqüências desse novo desastre, a Grã-Bretanha, a França, os Estados Unidos e o Canadá, em cooperação, estabeleceram um programa de estudos e análises dos resultados da poluição na ecologia marítima, e foram seguidos por outros países.

Assim, observa-se que, já em 1978, portanto, antes da promulgação pátria da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, em 1979, na esfera internacional era consciente a sua ineficácia, tanto que a França, por si, reestruturou a sua legislação e a desconsiderou para a questão indenizatória.

Isto significa que o Brasil deve rever os tratados e convenções, especialmente aqueles que não mais se coadunam com a realidade e muito menos com a

legislação nacional, e não aguardar que a conscientização de uma nova realidade venha da comunidade internacional, principalmente quando se trata da preservação de nosso patrimônio natural que é único no planeta inteiro.

Como já salientava com precisão o mestre PAULO AFFONSO LEME MACHADO, em sua obra *Direito Ambiental Brasileiro*, 3ª ed., 1991, RT, pgs. 208/209: *uma indagação de interesse público é a de saber-se se uma tarifa inapropriada para a cobertura do dano desonera por completo o poluidor. Com acuidade, Giles Martim responde que as vítimas não estão obrigadas a se contentar com uma reparação incompleta, pois por razão de princípio, sustentar o contrário é sustentar que os prejuízos causados por certas atividades ultrapassam a capacidade humana de previsão. Se fosse assim, não haveria outra escolha, segundo o jurista francês, que a de renunciar a correr tais riscos...*

*O que a nosso ver é injurídico é o Poder Público se omitir em indenizar integralmente, limitando-se através de um teto, aceitando, entretanto, um risco limitado, como se vê no art. V, I, da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição.*

Portanto, se a reparação do dano não é completa, inócuo é o preceito constitucional; e, se o decreto que introduziu essa convenção afronta, principalmente, a Constituição pátria, ele não pode subsistir e não serve de fundamento jurídico para se aplicar o inciso III do art. 109 da Carta Magna.

Como não bastasse esse conflito legal, a Constituição Federal de 1988, no capítulo que reservou à política de proteção ambiental, não deixa dúvidas de que essa convenção não deve mais subsistir no nosso meio jurídico, haja vista que a responsabilidade por poluição ambiental é objetiva, e inexistente limite para reparação do dano causado, isto é, impõe-se a total reparação, diversamente do estabelecido na Convenção de Bruxelas, de 1969.

Com base nessa legislação, é que foi possível, apesar do poluidor argüir ser detentor do certificado da Convenção Internacional de Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo de 1969, a propositura de medidas cautelares inominadas em 1992, cujos pedidos foram julgados procedentes para impedir que o petroleiro causador da poluição zarpassse da comarca até a prestação de uma caução efetiva do valor pleiteado na época para a recomposição do dano ambiental provocado, e também para que fosse submetido à realização de perícia para constatar as suas condições de navegabilidade, inclusive após o alegado conserto para conferir se não haveria risco de novos derramamentos.

Esses instrumentos processuais já eram possíveis com a conciliação da Lei de Ação Civil Pública e o Código de Processo Civil, pois a previsão expressa da possibilidade e impedir a saída de navio para tais finalidades, só adveio com o Decreto 2.508, de 04 de março de 1998, que promulgou a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 02 de novembro de 1973, e o Protocolo concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, com as Emendas de 1984 e seus Anexos opcionais III, IV e V, cujo artigo 5, § 2º, inova ao permitir que a Parte possa tomar providências para que um navio não zarpe até que possa prosseguir a viagem sem apresentar excessiva ameaça de dano ao ambiente marinho, salvo se for para se dirigir para estaleiro próximo para reparos. Essa garantia de impedir a partida subsiste ainda que este seja portador de certificado, e se houver fundamentos claros que levem a crer que as suas condições ou de seus equipamentos não correspondem realmente aos termos desse certificado.

Somente no ano de 2000, em 28 de abril, foi sancionada a Lei 9.966, que 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, cujo art. 23, parágrafo único, dispõe sobre a possibilidade de deter embarcação que, em caso de descarga, não possua certificado exigido pela CLC/69 (Convenção Internacional sobre Responsabilidade civil em Danos Causados por Poluição por Óleo) para o ressarcimento das despesas efetuadas pelos órgãos competentes para o controle ou minimização da poluição causada.

O seu art. 21 inova com a disposição de que, mesmo autorizada a descarga de substâncias ou resíduos poluentes, o responsável não fica desobrigado de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa atividade.

E, o art. 25, § 3º, estabelece que as penas nele previstas não isenta o agente de outras sanções administrativas e penais dispostas na Lei 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e em outras normas específicas que tratem da matéria, nem da responsabilidade civil pelas perdas e danos causados ao meio ambiente e ao patrimônio público e privado.

É visível que essa lei surgiu graças à crescente conscientização da comunidade no sentido de o poluidor responder não só pela reconstituição dos bens lesados, mas também indenizar os prejuízos provocados, arcar com a manutenção de instalações e equipamentos de pesquisa, a fiscalização e monitoramento de áreas degradadas, e a viabilizar estudos das conseqüências dos danos e a recuperação da biosfera atingida.

Entretanto, como exposto, não era necessário esperar até o ano de 1998 ou ano de 2000 para responsabilizar os poluidores por óleo sem sofrer os limites impostos pela Convenção Internacional de Bruxelas, pois, incorporada no ordenamento jurídico pátrio por decreto de 1979, ela se comporta como norma infraconstitucional, e o advento da Lei de Proteção Ambiental, em 1981, ao revogar as disposições contrárias, já afastava a sua aplicação em face do princípio basilar do Direito brasileiro de não ultra-atividade ou retroatividade das normas, salvo expressa disposição contrária.

Ainda que não se considere suficiente a Lei 6.938/81, não se pode negar que, diante da Lei 7.347, de 1985, o Decreto 83.540, de 1979 (Convenção Internacional de Bruxelas), já não poderia sobrepujá-la.

Mesmo que se admita como norma infraconstitucional especial, ela não pode ser superior à Constituição Federal, cujo art. 225 ratifica integralmente a Lei 7347/85, e confere o necessário respaldo à Lei de Proteção Ambiental.

Portanto, se a referida Convenção Internacional de Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, que se comporta como norma infraconstitucional no nosso entendimento, fora revogada tanto pela lei de política ambiental de 1981, como pela lei de ação civil pública de 1985, e principalmente pela Carta Magna brasileira que estabelece não só a responsabilidade civil, mas também a administrativa e a penal, dúvidas não subsistem mais ante a clareza do art. 25 da Lei 9.966/2000.

### **3. CONCLUSÕES.**

1. Convenção ou Tratado Internacional deve ser visto como norma infraconstitucional, e só poderá ter prevalência sobre a legislação nacional se mais favorável aos interesses do nosso País, notadamente no que concerne à proteção ambiental, que possui ampla guarida na nossa Constituição Federal e que, na verdade, é direito de toda a humanidade.

2. A indenização por poluição ambiental não se sujeita aos limites de eventual seguro que o poluidor tenha realizado, mas sim ao montante que seja necessário para se recompor o *status quo ante* ao acidente, sem prejuízo das penalidades administrativas e criminais atualmente previstas na legislação nacional.

#### **4. BIBLIOGRAFIA:**

1. ALCIDES MENDONÇA DE LIMA, FÁVILA RIBEIRO, NUNO DE CAMPOS, PAULO PINTO DE CARVALHO, RENÉ ARIEL DOTTI, SÉRGIO DE ANDREÁ FERREIRA, VOLTAIRE DE LIMA MORAES, Ministério Público, Direito e Sociedade, 1986, Porto Alegre, Sergio Antonio Fabris Editor, Assoc. Minist. Público do Rio Grande do Sul, Escola Superior do Ministério Público do Rio Grande do Sul;
2. ANTONIO HERMAN BENJAMIN, Objetivos do Direito Ambiental, in O Futuro do Controle da Poluição e da Implementação Ambiental, pág. 57, anais do 5º Congresso Internacional de Direito Ambiental, IMESP, 2001;
3. CARLOS GOMES DE CARVALHO, Introdução ao Direito Ambiental, 2ª ed., 1991, ed. Letras e Letras;
4. CELSO RIBEIRO BASTOS, Curso de Direito Constitucional, 13ª ed., ed. Saraiva;
5. CELSO RIBEIRO BASTOS e IVES GANDRA MARTINS, Direito Constitucional, 3º vol., tomo I, 1992, ed. Saraiva;
6. ÉDIS MILARÉ, Tutela Jurídica do Meio Ambiente, Revista dos Tribunais, vol. 605, ed. RT, mar/1986, pg. 20 a 25;
7. ÉDIS MILARÉ, O Ministério Público e a Responsabilidade Civil do Profissional nas Atividades Modificadoras do Meio Ambiente, Revista dos Tribunais nº 623, set/1987, pg. 31 a 39.
8. FÁBIO DUTRA LUCARELLI, Responsabilidade Civil por Dano Ecológico, Revista dos Tribunais nº 700, ed. RT, fev/1994, pg. 07 a 25
9. FRANCISCO JOSÉ MARQUES SAMPAIO, O Dano Ambiental e a Responsabilidade, in Revista de Direito Administrativo nº 185, ed. Renovar, 1991, pg. 41 a 62;
10. HAMÓN MARTIN MATRO, Derecho Ambiental, Instituto de Estudios de Administración Local, 1977;
11. HELLI ALVES DE OLIVEIRA, Da Responsabilidade do Estado por Danos Ambientais, ed. Forense, Rio de Janeiro, 1990;
12. HELLY LOPES MEIRELLES, Mandado de Segurança, Ação Popular e Ação Civil Pública, ed. RT, 1987;
13. HILDEBRANDO ACCIOLY, Tratado de Direito Internacional Público, Tomo II, 1934;
14. IRINEU STRENGER, Curso de Direito Internacional Privado, 1978, ed. Forense;
15. J. H. MEIRELLES TEIXEIRA, Curso de Direito Constitucional, 1991, Forense Editora;
16. JOSÉ AFONSO DA SILVA, Aplicabilidade das Normas Constitucionais, 2ª ed., 1992, RT;
17. JOSÉ AFONSO DA SILVA, Curso de Direito Constitucional Positivo, 7ª ed., 1991, Ed. Revista dos Tribunais;
18. JOSÉ FRANCISCO REZEK, Direito Internacional Público, Curso Elementar, 2ª ed., 1991, ed. Saraiva.;

19. MARIA HELENA F. S. ROLIM, Poluição Marítima por Óleo, *Justitia* n° 43, 1981, pg. 120 a 141;
20. NELSON NERY JÚNIOR, Responsabilidade Civil por Dano Ecológico e a Ação Civil Pública, in *Revista de Processo*, n° 38, ed. RT, 1985, pg. 129 a 145;
21. PAULO AFFONSO LEME MACHADO, *Direito Ambiental Brasileiro*, 3ª ed., ed. RT, 1991;
22. RUY REBELLO PINHO, AMAURI MASCARO NASCIMENTO, *Instituições de Direito Público e Privado*, 16ª ed., 1990, Ed. Atlas;
23. VOLTAIRE DE LIMA MORAES, A Ação Civil Pública e a tutela do meio ambiente, in *Revista do Direito Agrário e Meio Ambiente*, vol. 1, Curitiba, ed. ITCF, 1986, pg. 127 a 139;
24. LEGISLAÇÃO AMBIENTAL, org. JOSÉ CARLOS MELONI SÍCOLI, Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Justiça do Meio Ambiente, 2ª edição, IMESP, 2000, SP;
25. CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, 10ª edição, 1998, Ed. Atlas;
26. DECRETO n° 79.437, de 28.3.77 que aprovou o Decreto legislativo n° 74, de 30.9.76, a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, em Bruxelas, a 29.11.69;
27. DECRETO n° 83.540, de 04 de junho de 1979, que regulamenta a aplicação da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969;
28. DECRETO n° 2.508, de 04 de março de 1998, que promulga a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, seu Protocolo, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, suas Emendas de 1984 e seus Anexos Opcionais III, IV e V;
29. DECRETO n° 2.870, de 10 de dezembro de 1998, que promulga a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, assinada em Londres, em 30 de novembro de 1990;
30. LEI n° 9.966, de 28 de abril de 2000, que 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;
31. AURÉLIO BUARQUE DE HOLANDA FERREIRA, *Dicionário Aurélio Básico da Língua Portuguesa*, 1995, Ed. Nova Fronteira S/A;
32. Apostila: Operação Penélope - CETESB - indicação biblioteca da CETESB: 3511-m331o- 022910
33. Apostila: Operação Katina - CETESB - indicação biblioteca da CETESB: 3511 - m331o-022890
34. Apostila: Dinâmica dos Vazamentos de óleo no Canal de São Sebastião - CETESB- indicação biblioteca da CETESB: 3511- P752d - 032241 - vol. 2