

## A responsabilização penal da pessoa jurídica em crimes ambientais com ênfase no derramamento de óleo

### The criminal responsibility of the legal entity in environmental crimes emphasis in the spill of olive oil

Rayane Estrela de Almeida<sup>1</sup>, Maria Clara Meneses Silva<sup>2</sup>, Stefanny Mylena Silva de Oliveira<sup>3</sup>,  
Alice Maria Berto de Andrade<sup>4</sup> e Jayanne Hemilly Gadelha de Sá<sup>5</sup>

v. 8/ n. 3 (2020)  
Julho/Setembro

Aceito para publicação em  
24/06/2020.

<sup>1</sup>Rayane Estrela de Almeida –  
Graduanda em Direito pelo  
Centro de Ciências Jurídicas e  
Sociais – CCJS/UFCG Sousa.  
E-mail:  
rayaneestrela2202@gmail.com;

<sup>2</sup>Maria Clara Meneses Silva –  
Graduanda em Direito pelo  
Centro de Ciências Jurídicas e  
Sociais – CCJS/UFCG Sousa.  
E-mail:  
claramenes@hotmail.com;

<sup>3</sup>Stefanny Myllena Silva de  
Oliveira – Graduanda em  
Direito pelo Centro de Ciências  
Jurídicas e Sociais –  
CCJS/UFCG Sousa. E-mail:  
stefanny.myllena@hotmail.com;

<sup>4</sup>Alice Maria Berto de Andrade  
– Graduanda em Direito pelo  
Centro de Ciências Jurídicas e  
Sociais – CCJS/UFCG Sousa.  
E-mail:  
alices\_andradeb@hotmail.com;

<sup>5</sup>Jayanne Hemilly Gadelha de  
Sá – Graduanda em Direito pelo  
Centro de Ciências Jurídicas e  
Sociais – CCJS/UFCG Sousa.  
E-mail:  
jaygadelha@outlook.com.

#### Resumo

Tendo em vista a recente discussão da adoção da punibilidade penal da pessoa jurídica no ordenamento jurídico brasileiro, ainda se debate como ocorre a incidência dessa imputabilidade penal em crimes ambientais. O artigo em tela visa analisar como se desenvolve a responsabilização penal em crimes ambientais com enfoque no derramamento de óleo em ecossistemas marítimos a partir da análise feita do vazamento de óleo que acometeu as praias no nordeste brasileiro em 2019. Assim, o objetivo desta pesquisa é analisar como o direito positivo pátrio aborda a responsabilização penal e ambiental das empresas no caso de dano ambiental na costa brasileira, levando em consideração o direito marítimo, a lei nº 9.605/98, o tribunal marítimo e a jurisprudência nacional. Para tanto, utilizou-se como método de investigação qualitativo, pautando o estudo sob o método de abordagem hipotético dedutivo. Ademais, a pesquisa é majoritariamente descritiva, utilizando-se do método procedimental histórico e comparativo e as técnicas de pesquisa bibliográfica e documental. Deste modo, conforme a pesquisa executada, existe uma ausência normativa na legislação vigente acerca da problemática central deste estudo, pautando-se os planos de contingência nos princípios que regem as convenções e tratados internacionais sobre o derramamento de óleo no litoral brasileiro.

*Palavras-chave:* Direito Marítimo, Direito Ambiental, Lei nº 9605/98, imputação penal, dano ambiental.

#### Abstract

By taking a look towards in the recent discussion of the adoption of criminal punishment by legal entities in the Brazilian legal system, it's still debated how the incidence of this criminal imputability occurs in environmental crimes. The article in question aims to analyze how criminal liability is developed in environmental crimes with a focus on oil spills in marine ecosystems based on the analysis made of the oil spill that affected the beaches in northeastern Brazil in 2019. Therefore, the objective of this research is to analyze how the positive national law addresses the criminal and environmental liability of companies in the case of environmental damage on the Brazilian coast, taking into account maritime law, law No. 9,605 / 98, the maritime court and national jurisprudence. For that, it was used a qualitative research method, guiding the study under the hypothetical deductive approach method.

Furthermore, the research is mostly descriptive, using the historical and comparative procedural method and bibliographic and documentary research techniques. Thus, according to the research carried out, there is a normative absence in the current legislation regarding the central problem of this study, based on contingency plans in the principles that govern international conventions and treaties on oil spills on the Brazilian coast.

*Keywords:* Maritime Law, Environmental Law, Law No. 9605/98, criminal imputation, environmental damage.

## **1. Introdução**

Em uma análise pormenorizada, a exploração ambiental sempre foi considerada como necessária para a sobrevivência dos povos desde os primórdios da humanidade. Num primeiro momento, explorava-se apenas para subsistência, mas com a crescente ganância da humanidade viu-se nessa exploração um meio para adquirir riquezas, um caminho para a colonização de uns povos sobre outros e com isso o desenvolvimento de grandes nações. Não existia uma conscientização no sentido de preservar o meio ambiente, países eram livres para fazerem o que queriam dentro de seu território e até mesmo dominar e explorar outros lugares a força, gerando assim, impactos ambientais de grandes proporções sem nenhuma responsabilização. Só houve mudança nessa perspectiva no pós guerra, com a independência das colônias europeias, e o fim da exploração de seus recursos, com o aumento da poluição atmosférica e os lançamentos de dejetos provenientes das fábricas e indústrias ao mar é que se começou o desenvolvimento de uma conscientização de que os recursos naturais não são ilimitados e que sua escassez geraria grandes prejuízos a manutenção da vida no planeta.

Com isso, a ideia de imputação da responsabilidade decorrente de danos ao meio ambiente só começou a ganhar força no final do século XX, depois de grandes desastres ambientais como o de Chernobyl e de navios petroleiros, que acarretaram enormes danos a pessoas, animais e a flora em vários países, ficando assim demonstrado que as fronteiras nacionais impostas pelos homens não são capazes de deter danos ao meio ambiente em grandes proporções que acabariam refletindo em toda coletividade. Em vista disso, houve um grande clamor por parte dos movimentos sociais e políticos internacionais para que tivesse uma efetiva atuação das nações com o intuito de evitar grandes desastres ambientais, exigindo mais cautela das indústrias no desenvolvimento de suas atividades e criando leis que responsabilizasse os poluidores pelos danos causados. Um grande avanço jurídico com relação a imputação da responsabilidade decorrente de danos ambientais foi com a conferência de Estocolmo em 1972, seus princípios pregam que ao fazer a planificação do

desenvolvimento econômico os países deveriam elaborar planos para a preservação do meio ambiente, também expõe a importância da disseminação da educação ambiental e na cooperação para o desenvolvimento do direito internacional no que diz respeito a responsabilização e reparação no caso de danos ambientais ocorridos dentro de determinado Estado que ultrapasse suas fronteiras e afete outros países. (HUFF, 2020)

O objetivo do presente artigo é investigar os meios utilizados para reparar o dano ambiental nos ecossistemas marinhos no caso de derramamento de óleo de origem incerta, popularmente conhecido como “manchas órfãs”. A procura por soluções através dos ordenamentos jurídicos públicos e privados utilizados na esfera nacional e internacional para concretizar o direito do mar ainda é um grande desafio para os juristas, em razão disso, é que se faz necessário a discussão sobre a responsabilização penal em casos de danos ambientais marítimos. (GIACOMITTI, ISAGUIRRE, 2015)

Para tanto, o método de investigação utilizado denomina-se qualitativo que é pautado por diferentes metodologias. Quanto ao método de abordagem operamos com o hipotético dedutivo, tal método consiste basicamente na tentativa de falseamento de consequências decorrentes de conjecturas derivadas de determinada situação problema através de evidências empíricas. Quanto a modalidade de pesquisa empregamos majoritariamente a descritiva, onde há o confronto das hipóteses e correlação das variáveis para obter respostas. (GIL, 2008) As técnicas de pesquisa usadas foram a bibliográfica e documental, referentes à artigos, revistas e livros, bem como legislações nacionais e internacionais.

## **2. O Direito Marítimo à luz do Direito Ambiental**

É de conhecimento notório que desde as primeiras navegações o mar foi objeto de curiosidade e de uso da humanidade, servindo como meio fundamental para a realização do comércio marítimo. Desse modo, com a evolução das navegações perebeu-se a necessidade da criação de normas que as regularizassem, surgindo, assim, o Direito Marítimo, um ramo autônomo do direito que versa sobre o âmbito legal do transporte marítimo. Tem-se como exemplo de tais normas, segundo Vianna e Marques (2018, p 05):

O Código de Hamurabi (XXIII séc. A.C.), rei da 1ª dinastia da Babilônia, já estipulava normas sobre responsabilidade do fretador, abalroação e construção naval, enquanto o Código de Manu (XIII séc. A.C.), elaborado por hindus, continha normas sobre câmbio marítimo. Cite-se, outrossim, as Leis de Rodes, as quais já abordavam questões

relacionadas à naufrágios, espécies de fretamento, dentre outras, e exerceram grande influência na Antiguidade, inclusive sobrepondo-se eventualmente às “leis” de imperadores arbitrários.

É importante ressaltar que surgiu na França, em 1681, o primeiro Código de Navegação, chamado de *Ordonnance touchant la marine*, sendo adotado também, posteriormente, por Portugal.

Contudo, com o desenvolvimento do direito marítimo, notou-se a carência de que, para evitar conflitos entre nações que dispunham das suas próprias regras, houvesse uma uniformização de leis, criando, dessa forma, organismos internacionais com tal objetivo. À vista disso, criou-se em 1948 a Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization – IMO), composta por 172 Estados Membros, dentre eles o Brasil, que objetiva “instituir um sistema de cooperação entre os membros visando à elaboração e unificação de normas para a segurança da navegação e para o comércio marítimo internacional” (VIANNA; MARQUES, 2018, p. 11). Uma das importantes convenções adotadas pela IMO foi a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - MARPOL), que normatiza a prevenção de poluição provocada por acidentes marítimos envolvendo navios. É significativo citar a fundação, em 1897 do Comitê Marítimo Internacional (CMI) que, assim como a IMO, tem em vista uniformizar o Direito Marítimo, bem como outros diversos institutos como a Organização Internacional do Trabalho (OIT), a Baltic Maritime Council (BIMC) e o Institut du Droit International des Transports (IDIT).

No Brasil, o Direito Marítimo não encontra fundamentação em codificação própria, suas normas estão distribuídas na Constituição Federal, no Código Civil, no Código Penal, na Consolidação das Leis Trabalhistas, assim como em outras leis específicas. Ademais, ao estudar-se a respeito de direito marítimo, é essencial levar em consideração as questões de soberania e jurisdição de um Estado, estando estas limitadas ao seu território. Nesse sentido, Paulo Bonavides (2000, p. 108) afirma: “São partes do território a terra firme, com as águas aí compreendidas, o mar territorial, o subsolo e a plataforma continental, bem como o espaço aéreo [...]”.

No que concerne ao espaço marítimo, este se encontra regido no Brasil pela Lei Federal nº 8.617/93, sancionada em janeiro de 1993, com base nos preceitos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, conhecida como Convenção de Montego Bay. De acordo com o artigo 1º da referida Lei, o mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítima de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular (**BRASIL, 1993**). O território também é composto, segundo os artigos 4º, 6º e 11 da Lei Federal nº 8.617/93, pelas:

Art. 4º A zona contígua brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às vinte e quatro milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

Art. 6º A zona econômica exclusiva brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

Art. 11. A plataforma continental do Brasil compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de duzentas milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

Nesse segmento, é importante ressaltar que o Direito Marítimo dispõe de diversas vertentes, entre elas o Direito Ambiental Marítimo, que visa o equilíbrio entre o desenvolvimento econômico e a preservação ambiental. Nesse sentido, renovou-se durante a Conferência das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável, em 2012, o compromisso adotado por meio da “Declaração do Rio” e da “Agenda 21”, com o documento “O Futuro que Queremos” que trás em seu texto o seguinte artigo sobre mares e oceanos:

163. Observamos com preocupação que a saúde dos oceanos e da biodiversidade marinha é negativamente afetada pela poluição marinha, inclusive por detritos marinhos, especialmente plástico, poluentes orgânicos persistentes, metais pesados e compostos de nitrogênio descartados por diversas fontes marinhas e terrestres, incluindo os transportes marítimos e as águas de escoamento. Comprometemo-nos a tomar medidas para reduzir a incidência e os impactos da poluição nos ecossistemas marinhos, principalmente, aplicando de forma eficaz as convenções em vigor adotadas no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO), acompanhando as iniciativas tomadas nessa área, tais como o Programa Global de Ação para a Proteção do Ambiente Marinho das Atividades Terrestres, e adotando estratégias coordenadas para esse fim. Também nos comprometemos a agir daqui até 2025 para alcançar reduções significativas de detritos marinhos, com base em dados científicos, para evitar danos ao meio ambiente costeiro e marinho.

Sendo assim, é notável e urgente a necessidade de que haja harmonia entre desenvolvimento e meio ambiente “não devendo o meio ambiente ser obstáculo ao desenvolvimento, e nem o desenvolvimento acarretar no extermínio dos recursos naturais ainda existentes.” (VIANNA; MARQUES, 2018, p 57).

### **3. Legislação ambiental brasileira e os mecanismos aplicáveis em casos de poluição por óleo**

Sabe-se que a extração de óleo é algo essencial para o desempenho de atividades em termos diários. No entanto, o seu transporte, em grande maioria pelas vias marítimas, pode ocasionar danos

imensuráveis aos oceanos, atingindo negativamente os animais marinhos, os mangues, corais, e ainda, afetando a subsistência de pessoas que pescam para alimentar suas famílias e gerar algum tipo de renda.

No Brasil, o derrame de petróleo cru, que não passou por nenhum tipo de tratamento industrial, ocorrido em agosto de 2019, não foi o primeiro do país. No ano de 2000, um duto da Petrobras que ligava a Refinaria Duque de Caxias (Reduc) ao terminal Ilha d'Água, na Ilha do Governador, se rompeu. Estima-se que o vazamento foi de aproximadamente 1,3 milhão de litros de óleo combustível na Baía de Guanabara, Rio de Janeiro, e causou graves impactos socioambientais, além de provocar a redução de 90% da pesca na região (ESTADO DE MINAS, 2019).

Dentre outros casos que se repetiram ao longo dos anos, esse foi um dos mais expressivos do país. Denota-se, portanto, que os danos causados pelo vazamento de óleo são reais e frequentes num âmbito nacional e internacional, e nesse panorama surgiu a necessidade de formular tratados e convenções internacionais que regulamentam esse tipo de poluição, como as conhecidas Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (CNDUM), Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) e a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por óleo ou Civil Liability Convention (CLC), todas internalizadas e ratificadas pelo Brasil.

No entanto, essas Convenções tinham o intuito de nortear as nações frente a problemática, de instituir conceitos de sustentabilidade de interesse mundial, e de discutir temas e casos pontuais. Ficando, portanto, a cargo dos países adeptos, normatizarem acerca das medidas para lidar com o possível vazamento, de acordo com os recursos e leis daquela nação. Assim como, também é de responsabilidade nacional a elaboração de normas punitivas para os responsáveis pelo dano. Sobre isto, diz esse trecho de uma dissertação de mestrado:

É relevante mencionar que não existe um padrão para a seleção de categorias de vazamentos. Um vazamento pequeno em determinado país, pode ser entendido como um grande vazamento em outro. O Brasil deve adotar uma escala de classificação dos acidentes que leve em conta as peculiaridades da costa brasileira, a sensibilidade dos ambientes naturais existentes, a relação entre as demandas sócio econômicas e ambientais e ao histórico de acidentes. (GONZALEZ FERREIRA DOS SANTOS, M, 2013, p.67)

É importante ressaltar que acidentes de grande proporção em praias não são de responsabilidade dos Estados e Municípios, e sim da União, uma vez que o artigo 20 da Constituição Federal dispõe que praias marítimas pertencem à União. O papel dos Estados e Municípios em casos como esse é secundário, sendo o Governo Federal o responsável primordial

por adotar os meios de proteção necessários, com o objetivo de suavizar os impactos ambientais, independentemente de as circunstâncias e autoria do derramamento estarem elucidadas.

Neste sentido, foi promulgado, através do Decreto Federal nº 8.127 de 22 de outubro de 2013, o Plano Nacional de Contingência Para Incidentes de Poluição por Óleo, o PNC, que fixa responsabilidades, estabelece estrutura organizacional e define diretrizes, procedimentos e ações, com o objetivo de permitir a atuação coordenada de órgãos da administração pública e entidades públicas e privadas para ampliar a capacidade de resposta em incidentes de poluição por óleo que possam afetar as águas sob jurisdição nacional, e diminuir danos ambientais e evitar prejuízos para a saúde pública (SANT'ANA, Tercio Dal'Co). Esta seria a ferramenta prevista na legislação ambiental brasileira, mais eficaz para inibir a manifestação do petróleo bruto nas praias do Nordeste.

Segundo a estrutura organizacional exposta pela Câmara, o PNC conta com um Comitê Executivo, que é responsável pela proposição das diretrizes para implementação do Plano e composto pelo Ministro do Meio Ambiente, Ministro de Minas e Energia, Marinha, Ibama, ANP, Ministério da Integração Nacional e Ministério dos Transportes. (CÂMARA LEGISLATIVA, 2012).

No entanto o referido Comitê foi extinto durante o "revogaço" de todos os conselhos pelo atual presidente, Jair Bolsonaro, no começo do ano de 2019. Chegaram a ser feitos pareceres reforçando a importância de se restituir a comissão, mas não foram atendidos.

Ademais, vale mencionar que o art. 27 do citado decreto 8.127/13 prevê a centralidade da União em incidentes de poluição por óleo. Ou seja, enquanto as investigações não se concluírem e não for encontrado o responsável pelo vazamento de óleo, **a União deverá se responsabilizar** pela contenção de todos os danos ambientais, sociais e econômicos resultantes da poluição.

Não existe uma norma específica para punir situações como esta, portanto, caso seja concluído que o derrame se tratou de uma ação criminosa, os responsáveis identificados deverão ser acionados nas esferas cível, administrativa e criminal por crime tipificado na [lei 9.605/98](#) (lei de Crimes Ambientais).

Por fim, nas palavras da Pesquisadora do Núcleo de Estudos em Tribunais Internacionais (NETI-USP), Fernanda Sabah Gomes Soares:

No Brasil, a consciência sobre a importância em se preservar e reparar as lesões ao meio marinho é constatada quando observamos a internalização das normas internacionais e a

elaboração de normas nacionais que criaram órgãos para a sua proteção e que estabelecem medidas sobre controle, prevenção, fiscalização e inclusive reparação da poluição ocasionada por óleo.

Evidentemente que a legislação brasileira pode ser aprimorada e desenvolvida, mas o principal problema que verificamos é a reduzida eficácia normativa, que se dá pelo descumprimento das normas pelos agentes poluidores; pela falta de fiscalização do Poder Público; pela aplicação de multas insignificantes, que não abrangem toda a extensão dos danos produzidos. (REVISTA ÂMBITO JURÍDICO, 2016).

Portanto, se observa que a proteção da legislação ambiental brasileira acerca do derramamento de óleo em águas nacionais, apesar de ter avançado nas últimas décadas, ainda é preocupante em termos práticos. Além de não trazer em seu diploma legal mecanismos de punição mais severos e intimidadores para os responsáveis desse dano ambiental, visto que é de difícil quantificação e principalmente de difícil reparação, e deve ser tratado pelo legislador e pelos governantes com tamanha seriedade e urgência.

#### **4. A responsabilidade penal ambiental**

A responsabilidade penal é o dever jurídico do agente de responder por sua ação delituosa (FRAGOSO, 2003). Ao passo que o direito penal visa coibir os comportamentos mais lesivos na busca para proteger os bens jurídicos mais essenciais. O direito ambiental se preocupa em tutelar o equilíbrio ecológico, como também proteger e proporcionar uma melhor qualidade de vida aos seres humanos.

Nota-se que com a crescente industrialização, o meio ambiente vem sendo cada vez mais atingido pela exploração humana, tal degradação influencia diretamente na saúde e qualidade de vida dos indivíduos. O Direito Penal tem como primado a “*ultima ratio*”, onde sua aplicação só se torna viável quando capaz de evitar a ocorrência de atos ilícitos ou de puni-los à altura da lesão ou do perigo a que submeteram determinado bem jurídico, entretanto, revela-se que a proteção penal ao bem jurídico meio ambiente é essencial para garantir tal direito à coletividade. Coaduna com tal entendimento Antonio Herman V. Benjamin:

Se o Direito Penal é, de fato, *ultima ratio* na proteção de bens individuais (vida e patrimônio, p. ex.), com mais razão impõe-se sua presença quando se está diante de valores que dizem respeito a toda a coletividade, já que estreitamente conectados à complexa equação biológica que garante a vida humana no planeta. (BENJAMIN,1998)

Nessa esteira, em decorrência da grande ação predatória humana no meio ambiente os legisladores de diversos países optaram por criminalizar algumas condutas mais relevantes na orbita

ambiental. No Brasil as principais legislações referentes ao tema são a Lei 9.605/98, o Código Florestal, o Código Penal, a Lei de Contravenções Penais, e as leis 6.453/77 e 7.643/87.

A legislação pátria trouxe uma grande inovação referente a proteção ambiental com a previsão da responsabilidade da pessoa jurídica, inclusive na seara penal, conforme prevê a Constituição Federal de 1988, no seu artigo 225, parágrafo 3º:

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

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

Diante da responsabilidade penal da pessoa jurídica a doutrina e a jurisprudência enfrentam diversas questões acerca do tema, uma delas é sobre a sua natureza jurídica, sendo duas teorias principais que abordam o tema: a Teoria da Ficção Jurídica e Teoria da Realidade ou Organicista.

Defendida por Savigny a Teoria da Ficção transmite que a pessoa jurídica não teria uma existência real, seria apenas uma criação artificial, sendo assim não reconhece que a pessoa jurídica possa ser sujeito ativo do crime. Aborda Fernando Capez sobre o assunto:

Falta-lhe consciência, vontade e finalidade, requisitos imprescindíveis para a configuração do fato típico, bem como imputabilidade e possibilidade de conhecimento do injusto, necessários para a culpabilidade, de maneira que não há como admitir que seja capaz de delinquir e de responder por seus atos. (CAPEZ,2020)

No tocante a Teoria da Realidade que tem como maior expoente Otto Gierke, defende que a pessoa jurídica é uma realidade viva, análoga à pessoa física. Opondo-se a ideia anterior, justifica que a pessoa jurídica conserva uma personalidade real, dotada de vontade própria, com capacidade de ação e de praticar ilícitos penais, nessa concepção a pessoa jurídica pode ser sujeito ativo do crime.

Ocorre que, após dez anos de existência da Constituição Federal, o legislador infraconstitucional veio disciplinar o dispositivo Constitucional pertinente a responsabilidade penal da pessoa jurídica na Lei nº 9.605/98 no seu art. 3º dispõe que:

Art.3 As pessoas jurídicas serão responsabilizadas administrativa, civil e penalmente conforme o disposto nessa Lei, nos casos em que a infração seja cometida por decisão de seu representante legal ou contratual, ou de seu órgão colegiado, no interesse ou benefício da sua entidade.

O Supremo Tribunal de Justiça até o ano de 2013 interpretava o parágrafo único do artigo 3º da Lei 9.605/98, prevendo como requisito imprescindível a responsabilização penal da pessoa jurídica, a imputação concomitante da pessoa física que atua em nome ou em benefício do ente coletivo.

Nessa esteira, destaca-se alguns pontos do julgado do STJ que adotou tal entendimento, Recurso Especial nº 610.114/RN, Quinta Turma, relator o Ministro GILSON DIPP, julgado em 17.11.2005:

IV. Se a pessoa jurídica tem existência própria no ordenamento jurídico e pratica atos no meio social através da atuação de seus administradores, poderá vir a praticar condutas típicas e, portanto, ser passível de responsabilização penal.

VI. A pessoa jurídica só pode ser responsabilizada quando houver intervenção de uma pessoa física, que atua em nome e em benefício do ente moral.

XII. A pessoa jurídica só pode ser responsabilizada quando houver intervenção de uma pessoa física, que atua em nome e em benefício do ente moral.

Sobrevém que, no ano de 2013 o Supremo Tribunal Federal ao julgar uma ação penal contra a Petrobras em razão de vazamento de óleo quebrou com o direcionamento jurisprudencial firmado até então pelo STJ, ao admitir a possibilidade de a pessoa jurídica ocupar sozinha no polo passivo da ação penal. Senão, vejamos:

EMENTA RECURSO EXTRAORDINÁRIO. DIREITO PENAL. CRIME AMBIENTAL. RESPONSABILIDADE PENAL DA PESSOA JURÍDICA. CONDICIONAMENTO DA AÇÃO PENAL À IDENTIFICAÇÃO E À PERSECUÇÃO CONCOMITANTE DA PESSOA FÍSICA QUE NÃO ENCONTRA AMPARO NA CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA. (...) 3. Condicionar a aplicação do art. 225, § 3º, da Carta Política a uma concreta imputação também a pessoa física implica indevida restrição da norma constitucional, expressa a intenção do constituinte originário não apenas de ampliar o alcance das sanções penais, mas também de evitar a impunidade pelos crimes ambientais frente às imensas dificuldades de individualização dos responsáveis internamente às corporações, além de reforçar a tutela do bem jurídico ambiental. 4. A identificação dos setores e agentes internos da empresa determinantes da produção do fato ilícito tem relevância e deve ser buscada no caso concreto como forma de esclarecer se esses indivíduos ou órgãos atuaram ou deliberaram no exercício regular de suas atribuições internas à sociedade, e ainda para verificar se a atuação se deu no interesse ou em benefício da entidade coletiva. Tal esclarecimento, relevante para fins de imputar determinado delito à pessoa jurídica, não se confunde, todavia, com subordinar a responsabilização da pessoa jurídica à responsabilização conjunta e cumulativa das pessoas físicas envolvidas. Em não raras oportunidades, as responsabilidades internas pelo fato estarão diluídas ou parcializadas de tal modo que não permitirão a imputação de responsabilidade penal individual. 5. Recurso Extraordinário parcialmente conhecido e, na parte conhecida, provido. (STF - RE: 548181 PR, Relator: Min. ROSA WEBER, Data de Julgamento: 06/08/2013, Primeira Turma, Data de Publicação: ACÓRDÃO ELETRÔNICO DJe-213 DIVULG 29-10-2014 PUBLIC 30-10-2014)

Nesse diapasão, em 2015 o STJ passou a adotar o mesmo entendimento do STF, sendo assim, atualmente, ambos tribunais se posicionaram no sentido da desnecessidade de imputação concomitante da pessoa física e jurídica na seara dos crimes ambientais.

A adoção de tal entendimento é de grande relevância tendo em vista que a pessoa jurídica é dotada de uma organização de tamanha complexidade, que obsta em inúmeros casos conhecer o verdadeiro responsável pela prática das infrações penais. Vejamos o que Fernando Capez aborda acerca do tema:

(...) com o sucessivo incremento das organizações criminosas, as quais atuam, quase sempre, sob a aparência da licitude, servindo-se de empresas “de fachada” para realizarem determinados crimes de gravíssimas repercussões na economia e na natureza. Os seus membros, usando dos mais variados artifícios, escondem-se debaixo da associação para restarem impunes, fora do alcance da malha criminal. (CAPEZ,2020)

Sendo assim, com a desnecessidade da dupla imputação é possível minimizar a impunidade nos crimes relativos ao meio ambiente, como também atender a norma constitucional explícita que visa a responsabilização das pessoas jurídicas por descabros causados ao meio ambiente.

## **5. O derramamento de óleo e sua tipificação penal**

A Indústria petroleira vem ganhando cada vez mais força desde a década de trinta até os dias atuais. Inúmeros campos petrolíferos são descobertos a cada ano, como também técnicas para sua extração são aprimoradas. Em decorrência dessa crescente extração e utilização do petróleo e seus derivados sua liberação no meio ambiente de forma inadequada é rotineiramente constatada, “dentro os problemas relacionados a danos ocasionados pelo derramamento de óleo às águas do mar, podem ser mencionados o transporte marítimo que geralmente é feito em grande escala, e os vazamentos de oleoduto” (D'ALMEIDA,2005), tais problemas trazem inúmeros danos ao meio ambiente.

No Brasil, constatou-se inúmeros desastres ambientais envolvendo o derramamento de óleo no ambiente marítimo, dentre eles pode-se destacar o episódio considerado a maior catástrofe ambiental ocorrida no litoral brasileiro, ocorrido no segundo semestre de 2019, onde surgiram diversas manchas de óleo no litoral brasileiro, que afetaram principalmente, o litoral nordestino do país.

Acontece que o Estado para responsabilizar os autores pelos danos causados ao ambiente marinho pelo derramamento de petróleo encontra diversos óbices, de início é necessária uma ampla investigação para apurar, primeiramente, a propriedade da embarcação e o território que ocorreu o

vazamento. Cabe destacar que o Brasil deverá processar civil, administrativa e criminalmente, ainda que constatado que a embarcação pertença a outro país, tendo em vista os recursos afetados foram os brasileiros.

No âmbito penal além da apuração da autoria e materialidade do crime é preciso constatar se a conduta foi dolosa de forma que o agente assume o risco e age livremente ou de forma culposa, ou seja, o agente não tinha a intenção de praticar a conduta mas deixa de observar seu dever de cuidado, por imprudência, negligência ou imperícia. Capez aborda sobre o tema:

Ao Direito Penal não interessam os resultados produzidos sem dolo ou culpa, porque sua razão maior de existir funda-se no princípio geral da evitabilidade da conduta, de modo que só se devem considerar penalmente relevantes as condutas propulsadas pela vontade, pois só essas poderiam ter sido evitadas. (CAPEZ,2020)

Nessa esteira, o derramamento de óleo provoca inúmeras consequências que acarretam principalmente, riscos à saúde humana, à fauna e à flora. Quem provoca danos desse aporte, tanto pessoas físicas e jurídicas poderão responder pelo crime tipificado na Lei nº 9.605/98 art. 54, parágrafo 2º, V, que tem a seguinte redação:

Art. 54. Causar poluição de qualquer natureza em níveis tais que resultem ou possam resultar em danos à saúde humana, ou que provoquem a mortandade de animais ou a destruição significativa da flora:

§ 2º Se o crime:

I - tornar uma área, urbana ou rural, imprópria para a ocupação humana;

II - causar poluição atmosférica que provoque a retirada, ainda que momentânea, dos habitantes das áreas afetadas, ou que cause danos diretos à saúde da população;

III - causar poluição hídrica que torne necessária a interrupção do abastecimento público de água de uma comunidade;

IV - dificultar ou impedir o uso público das praias;

V - ocorrer por lançamento de resíduos sólidos, líquidos ou gasosos, ou detritos, óleos ou substâncias oleosas, em desacordo com as exigências estabelecidas em leis ou regulamentos:

Pena - reclusão, de um a cinco anos.

Por conseguinte, apesar da grande dificuldade para apuração e punição dos agentes que provocam danos ambientais, a Lei nº 9.605/98 se mostra como um importante instrumento tanto para punir e combater tais condutas. Ademais, a supracitada lei regula a responsabilidade penal da pessoa jurídica nos crimes ambientais, sendo mais um mecanismo para proteção do meio ambiente. De tal forma o instrumento jurídico busca a proteção do meio ambiente, bem jurídico constitucionalmente reconhecido.

## **6. Considerações finais**

Depreende-se, conforme o pesquisado, que o Brasil possui uma deficiência normativa em relação a regras e condutas de Direito Marítimo e Direito Ambiental Marítimo. Primeiro porque não existe uma positivação específica do Direito Marítimo no nosso ordenamento jurídico, encontrando-se normatizado apenas algumas questões na Constituição Federal e em outras leis infraconstitucionais. Da mesma forma, não há, na Lei 9.605/98 uma imputação penal ao derramamento de óleo no litoral brasileiro, havendo apenas, convenções internacionais para regular esse tipo de poluição, ficando sob a responsabilidade de cada estado membro adepto a convenção, regular normativamente a conduta supracitada.

Com a devida competência, a União elaborou um Plano Nacional de Contingência Para Incidentes de Poluição por Óleo em 2013, mas seu comitê responsável por acionar o plano acabou sendo revogado pelo então presidente Jair Bolsonaro, exacerbando assim, a preocupação de pesquisadores sobre a temática, porque diante do incidente ocorrido em 2019 no Nordeste brasileiro não houve a fiscalização e adoção de medidas em relação a problemática central deste trabalho, e além do mencionado, não há uma tipificação penal aos possíveis responsáveis do dano ambiental acarretado por derramamento de óleo, apesar do nosso texto constitucional permitir a responsabilização das pessoas jurídicas.

Além do mais, além da anomia da imputabilidade penal aos agentes que praticam o derramamento de óleo na costa brasileira, o Estado enfrenta dificuldades nas investigações e permanece assim, inerte. A problemática em questão encontra respaldo apenas no art. 54 da Lei Ambiental (BRASIL, 1988), porém, não é suficiente para responsabilizar os infratores e nem coibir a conduta, permanecendo assim, desprotegidas, a fauna e a flora marinha brasileiras em caso de derramamento de óleo na costa do país.

Conforme o demonstrado, a problemática não se esgota, sendo necessária ainda, uma discussão, mobilização e análise em futuras pesquisas. O presente artigo se dispôs a fazer uma análise geral da questão discutida, porém, os pesquisadores da temática pode se propor a pesquisar de forma minuciosa o acidente ambiental ocorrido no segundo semestre de 2019 que atingiu diversas praias do Nordeste brasileiro e analisar o andamento das investigações a respeito, enriquecendo e fomentando a pesquisa nacional e a preservação de uma de nossas maiores riquezas nacionais: o mar brasileiro.

## **Referências**

BENJAMIN, Antonio Herman V. Crimes contra o meio ambiente: uma visão geral. In: **CONGRESSO NACIONAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO**. Ministério Público e democracia. Fortaleza, 1998. Livro de teses, t. 2, p. 391.

BRASIL, **Constituição Federal**. Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em 17.jun.2020.

BRASIL. **Lei 8.617**, Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília - DF, 04 de jan. de 1993. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L8617.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8617.htm). Acesso em: 9 jun. 2020.

BRASIL. Congresso Nacional. Lei n. 9.605 de 12 de fevereiro de 1998. **Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências**. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9605.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9605.htm)> Acesso em 17.jun.2020.

CÂMARA LEGISLATIVA. **Plano Nacional de Contingência**. Disponível em:

<https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cmads/audiencias-publicas/audiencias-publicas/08-05-2012-definicao-e-criacao-de-novos-modelos-eficazes-de-prevencao/apresentacoes/marco-antonio-almeida>. Acesso em: 8 jun. 2020.

CARREIRA, T. S. JUS.COM.BR. Breves introduções sobre o direito marítimo. **JUS.COM.BR**.

Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/64095/breves-introducoes-sobre-o-direito-maritimo>.

Acesso em: 9 jun. 2020.

CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal: parte geral**. Volume 1. 24 ed. São Paulo: Saraiva, 2020.

D'ALMEIDA, J. A. R. **A Responsabilidade civil por danos às águas do mar em razão do derramamento de óleo.** 2005. Disponível em: <http://www.maxwell.lambda.ele.puc-rio.br/10115/10115.PDF>. Acesso em 18.jun.2020.

ESTADO DE MINAS NACIONAL. **Brasil nunca enfrentou vazamento de óleo como o atual, dizem especialistas.** Disponível em: [https://www.em.com.br/app/noticia/nacional/2019/11/04/interna\\_nacional,1098235/brasil-nunca-enfrentou-vazamento-de-oleo-como-o-atual-dizem-especiali.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/nacional/2019/11/04/interna_nacional,1098235/brasil-nunca-enfrentou-vazamento-de-oleo-como-o-atual-dizem-especiali.shtml). Acesso em: 8 jun. 2020.

FRAGOSO, Heleno Cláudio. **Lições de Direito Penal: parte geral.** 16 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2003.

GIACOMITTI, R. B; ISAGUIRRE, K. R. **Instrumentos públicos e privados para o dano ambiental causado por derramamento de óleo no mar sem origem definida: as manchas órfãs.** [s. l.], 12 jan. 2020. Disponível em: [www.Publicacoesacademicas.uniceub.br](http://www.Publicacoesacademicas.uniceub.br). Acesso em: 1 jun. 2020.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008. 197 p.

HUFF, V. S. M. **A responsabilidade ambiental no vazamento de petróleo no mar.** Brasil, 1 jun. 2020. Disponível em: [www.ambitojuridico.com.br](http://www.ambitojuridico.com.br). Acesso em 1 jun. 2020.

MARCONI, M. A; LAKATOS, E. M. **Técnicas de pesquisa.** 5. ed. São paulo: Atlas, 2002. 271

MARTINS, E. M. O. **Direito Marítimo Ambiental: a poluição do meio ambiente marinho sob a égide da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** Jusbrasil. Disponível em: <https://carollinasalle.jusbrasil.com.br/artigos/140530215/direito-maritimo-ambiental-a-poluicao-do-meio-ambiente-marinho-sob-a-egide-da-convencao-das-nacoes-unidas-dobre-o-direito-do-mar>. Acesso em: 9 jun. 2020.

MARTINS, E. M. O. Domínio marítimo, soberania e jurisdição. **Revista Âmbito Jurídico**.

Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/edicoes/revista-72/dominio-maritimo-soberania-e-jurisdicao/>. Acesso em: 9 jun. 2020.

PORTAL UFES. **Análise do Plano Nacional de Contingência para incidentes de poluição por óleo, em comparação com o panorama internacional**. Disponível em:

[http://www.ambiental.ufes.br/sites/ambiental.ufes.br/files/field/anexo/analise\\_do\\_plano\\_nacional\\_d\\_e\\_contingencia\\_para\\_incidentes\\_-\\_fabiana\\_ribeiro\\_fontenelle\\_da\\_silva.pdf](http://www.ambiental.ufes.br/sites/ambiental.ufes.br/files/field/anexo/analise_do_plano_nacional_d_e_contingencia_para_incidentes_-_fabiana_ribeiro_fontenelle_da_silva.pdf). Acesso em: 8 jun. 2020.

SANTOS, M. G. F. D. Análise de acidentes com embarcações em águas sob jurisdição brasileira - uma abordagem preventiva: subtítulo do artigo. **Dissertações Poli UFRJ**: Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Engenharia Ambiental, Escola Politécnica & Escola de Química, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, p. 1-232, 2013. Disponível em:

<http://dissertacoes.poli.ufrj.br/dissertacoes/dissertpoli1163.pdf>. Acesso em: 8 jun. 2020.

SABAH, Fernanda. **REVISTA ÂMBITO JURÍDICO**. A influência das convenções internacionais na legislação brasileira sobre a poluição por óleo e a sua eficácia. Disponível em:

[https://ambitojuridico.com.br/edicoes/revista-149/a-influencia-das-convencoes-internacionais-na-legislacao-brasileira-sobre-a-poluicao-por-oleo-e-a-sua-eficacia/#\\_edn5](https://ambitojuridico.com.br/edicoes/revista-149/a-influencia-das-convencoes-internacionais-na-legislacao-brasileira-sobre-a-poluicao-por-oleo-e-a-sua-eficacia/#_edn5). Acesso em: 8 jun. 2020.

SOUZA, F. N. **Investigação qualitativa: semelhanças entre metodologias**. Brasil, 26 dez. 2016.

Disponível em: [www.Webqda.net](http://www.Webqda.net). Acesso em: 1 jun. 2020.

STF - RE: 548181 PR, Relator: Min. ROSA WEBER, Data de Julgamento: 06/08/2013, Primeira Turma, Data de Publicação: **ACÓRDÃO ELETRÔNICO DJe-213 DIVULG 29-10-2014 PUBLIC 30-10-2014**

VIANNA, G. M.; MARQUES, Lucas Leite. **Direito Marítimo – Atualidades e Tendências**. Rio de Janeiro: FGV, 2018