

## PARECER Nº , DE 2026

Da COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL, sobre o Projeto de Decreto Legislativo nº 167, de 2025, da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional da Câmara dos Deputados, que *aprova os textos do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992) e das Emendas ao CLC PROT 1992, adotadas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000.*

Relator: Senador **HAMILTON MOURÃO**

### I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) nº 167, de 2025, que *aprova o texto do Protocolo de 1992 à Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992), bem como das Emendas introduzidas pela Resolução LEG.1(82), de 18 de outubro de 2000.*

Por meio da Mensagem Presidencial nº 1.057, de 2024, submeteu-se ao crivo do Congresso Nacional o texto do protocolo e suas emendas. Aprovado o PDL na Câmara dos Deputados, a matéria foi encaminhada para esta Casa e despachada para a Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, onde me coube a relatoria.

**O Protocolo de 1992 à Convenção Internacional Sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC PROT 1992)**, composto por 18 artigos, introduz relevantes mudanças na responsabilização por danos causados por poluição por óleo, das quais se destacam a ampliação expressa do termo “óleo”, que, para fins do texto

atualizado, é qualquer hidrocarboneto de origem mineral, como petróleo bruto, óleo combustível, óleo diesel pesado e óleo lubrificante, seja transportado como carga, ou nos tanques de combustível das embarcações (Art. 2º, 5). Além disso, estendeu-se o espaço marítimo aplicável para fins de responsabilização, passando a incluir, além do mar territorial, a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) (Art. 3º).

**Já as Emendas introduzidas pela Resolução LEG.1(82)** ampliaram os limites indenizatórios de responsabilidade nos casos de acidentes por óleo. Do documento, extrai-se que o montante máximo para responsabilização passou de “3 milhões de unidades de conta” para “4.510.000 unidades de conta”, alterando-se o Artigo 6º do Protocolo de 1992.

A Mensagem do Poder Executivo aduz que a primeira Convenção sobre Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, continua em vigor para 32 países, incluindo para o Brasil, ao passo que o Protocolo e suas Emendas, ora apresentados, estão em vigor para 144 países.

A referida mensagem destaca a importância de incluir o Brasil no mais atualizado regime jurídico internacional de indenização por danos causados por derramamento de óleo.

Por fim, o presente PDL, além de aprovar o texto do tratado, determina a cláusula para resguardar os poderes do Congresso Nacional quanto à celebração de tratados.

Não foram recebidas emendas no prazo regimental.

## **II – ANÁLISE**

Compete à Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional opinar sobre proposições referentes aos atos e relações internacionais, conforme o art. 103, I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

Ressalta-se, ainda, que o rito de internalização do Protocolo e das Emendas está em conformidade com a Constituição Federal, especialmente com o disposto em seu art. 49, inciso I, e no art. 84, VIII. Nesse sentido, permanece hígida a atribuição do Congresso Nacional para aprovar atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao

patrimônio nacional. Não identificamos vícios de juridicidade sobre a proposição, tampouco defeitos no campo da constitucionalidade.

No plano da constitucionalidade material, o texto em questão enquadra-se no dispositivo que estabelece que o Brasil rege suas relações internacionais pelo princípio da prevalência dos direitos humanos e pela cooperação entre os povos para o progresso da humanidade (art. 4º, II, IX).

No mérito, senhor Presidente, **estamos aqui cumprindo a importante missão de conformar o Brasil ao moderno regime internacional de responsabilidade por danos causados por poluição derivada do derramamento de óleo por navios petroleiros.** Sob a supervisão da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês), o regime jurídico de indenização busca assegurar recursos financeiros suficientes para compensar os países costeiros afetados pelo derramamento de óleo e custear as operações de limpeza das áreas atingidas.

A responsabilização por derramamento de óleo é uma matéria que evoluiu ao longo do tempo, em resposta à ocorrência de grandes acidentes ambientais. O marco normativo inicial, a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969 (CLC 69), surgiu exatamente em resposta ao desastre ambiental do petroleiro *Torrey Canyon*, que derramou mais 100 mil toneladas de óleo na costa da Inglaterra, em 1967. Desde então, a comunidade internacional passou a endereçar os danos causados por derramamento de petróleo no mar, tendo criado o primeiro fundo internacional para compensação de danos, em 1971.

A adesão do Brasil à referida Convenção ocorreu em 1976 e, após os trâmites legais, entrou em vigor no nosso País por meio do Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977. Contudo, os limites de responsabilidade impostos pela CLC 69 são relativamente baixos, e a abrangência da cobertura compensatória é limitada a danos causados apenas nas águas interiores e mar territorial dos Estados Partes.

Previsivelmente, desastres ambientais em sequência demonstraram à comunidade internacional a necessidade de um arcabouço mais robusto para proteção contra poluição por óleo. Desastres ambientais em espaço de tempo muito próximos, como os acontecidos com os navios *Odissey* (1988), *Exxon Valdez* (1989) e *MT Haven* (1991), bem demonstram essa necessidade.

Por esse motivo, em 1992 a Convenção CLC 69 foi atualizada por meio do Protocolo, que ora estamos analisando. Os textos atualizados passaram a constituir a CLC 92 e um renovado fundo de compensação, o Fundo de 1992 (FUND 92), conjunto normativo que ficou conhecido como o “novo regime”. O Fundo de 1971 deixou de vigorar, e a Convenção de 69, no seu texto original, já foi denunciada por muitos signatários, estando em vigor para apenas 32 países, incluindo o Brasil. Já o “novo regime” vigora para 144 países, ou seja, a maior parte da comunidade internacional.

Entre as alterações relevantes, a CLC 92 permite cobrir danos por poluição ocorridos no território, mar territorial ou na zona econômica exclusiva (ZEE) de um Estado Parte. A bandeira do petroleiro e a nacionalidade do proprietário do navio são irrelevantes para determinar o âmbito de aplicação. Há ainda um terceiro nível de proteção, oriundo da criação de um Fundo Suplementar, por meio do Protocolo de 2003 à Convenção de 1992, o qual oferece camada de compensação para grandes desastres de até US\$ 1 bilhão. As alterações e o Novo Fundo são conhecidos como “regime triplo de proteção” contra a poluição por óleo e derivados.

Não sendo parte da CLC 92, do Fundo de 1992 nem do Fundo Suplementar, o Brasil não pode acessar as três camadas do regime de indenização por danos causados por derramamento de petróleo e, mesmo na primeira camada, só tem acesso a valores menores, por estar juridicamente vinculado ao regime antigo.

Lembremos que o Brasil também enfrentou uma situação grave em 2019, com o desastre ambiental no Nordeste, quando manchas de óleo começaram a aparecer em praias de nove estados, causando sérios danos à vida marinha, ao turismo e à economia da região. Ecossistemas e economias foram seriamente danificados, demonstrando a necessidade de o nosso país integrar o novo regime. Ao todo, cerca de 5 mil toneladas de óleo cru se espalharam por quase 3 mil km, no que ainda hoje é considerado o maior desastre ambiental no litoral brasileiro. Ninguém foi responsabilizado.

A atualização do regime jurídico fortalece a capacidade do País de responder a emergências ambientais de grande porte e evita que o Brasil permaneça vinculado apenas a uma convenção, traduzindo um compromisso notório com a defesa do patrimônio ambiental nacional, além de facilitar a cooperação internacional em casos de acidentes com derramamento de óleo.

Trata-se, portanto, de instrumento jurídico moderno e abrangente, que reforça sobremaneira a soberania brasileira sobre suas águas jurisdicionais, protege nosso patrimônio ambiental e promove um ambiente mais seguro para o transporte marítimo, alinhando o Brasil às melhores práticas internacionais na defesa da agenda ambiental e na governança dos mares.

### III – VOTO

Por ser conveniente e oportuno aos interesses nacionais, constitucional, jurídico e regimental, nosso voto é pela **aprovação** do Projeto de Decreto Legislativo nº 167, de 2025.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator