

O PRINCÍPIO DO POLUIDOR-PAGADOR E A INDÚSTRIA DE CRUZEIROS UMA ANÁLISE JURÍDICA DA REPARAÇÃO DE DANOS AMBIENTAIS

Camila da Silva Barroso, Fernanda Frois Faria

Universidade do Vale do Paraíba/Faculdade de Direito, Praça Cândido Dias Castejón, Centro -
12245-914 - São José dos Campos - SP, Brasil
camilas.barroso@hotmail.com ffrois@univap.br.

Resumo

O presente trabalho analisa a aplicação do Princípio do Poluidor-Pagador (PPP) como mecanismo de reparação de danos ambientais na crescente indústria de cruzeiros marítimos. A metodologia empregada é a pesquisa bibliográfica, de natureza qualitativa, com análise de leis, convenções internacionais, jurisprudência e doutrina, além de uma abordagem comparativa entre os sistemas jurídicos brasileiro e europeu. Os resultados mostram que, embora o PPP esteja consolidado no plano normativo, sua aplicação no setor de cruzeiros enfrenta dificuldades significativas, como a complexidade regulatória em águas internacionais e a multiplicidade de jurisdições. Como conclusão o estudo aponta a necessidade urgente de cooperação internacional e uniformização de normas ambientais marítimas, a fim de assegurar a efetividade da responsabilização das empresas e fortalecer a sustentabilidade do turismo marítimo.

Palavras-chave: Princípio do Poluidor-Pagador. Responsabilização Ambiental. Indústria de Cruzeiros.

Área do Conhecimento: Ciências Jurídicas – Direito Público

Introdução

A expansão do setor de cruzeiros marítimos é um fenômeno global que movimenta bilhões de dólares e gera empregos em larga escala. Contudo, esse crescimento tem como contrapartida o aumento da pressão sobre os ecossistemas marinhos que sofrem com despejo de resíduos, emissão de gases poluentes e danos à biodiversidade costeira (HALL, 2010).

O Princípio do Poluidor-Pagador, incorporado ao Direito Ambiental nacional e internacional, busca assegurar que os custos decorrentes da degradação sejam arcados pelos poluidores, internalizando externalidades negativas (FIORILLO, 2021). No ordenamento jurídico brasileiro, esse princípio encontra respaldo no art. 225, §3º, da Constituição Federal, que consagra a responsabilidade objetiva por danos ambientais.

Entretanto, a aplicação prática do PPP à indústria de cruzeiros enfrenta barreiras significativas, sobretudo pela natureza transnacional da atividade, pela utilização de bandeiras de conveniência e pela dificuldade de fiscalização em alto-mar (PIRES, 2015). Nesse contexto, o presente artigo propõe analisar os desafios jurídicos, regulatórios e operacionais da aplicação do princípio, avaliando experiências internacionais e propondo alternativas para sua efetividade.

Metodologia

A pesquisa adota uma abordagem qualitativa, de caráter exploratório e descritivo, para compreender os desafios jurídicos e institucionais relacionados à aplicação do Princípio do Poluidor-Pagador na indústria de cruzeiros, ao qual busca interpretar normas, identificar lacunas regulatórias e analisar a efetividade de instrumentos jurídicos no contexto ambiental e marítimo.

Além de uma ampla revisão bibliográfica, que abrange obras doutrinárias de Direito Ambiental, artigos científicos, relatórios técnicos e estudos sobre sustentabilidade marítima. Possibilitando compreender como o Princípio do Poluidor-Pagador foi concebido, incorporado e aplicado em diferentes ordenamentos jurídicos, bem como suas limitações no setor de cruzeiros.

A Ciência do **NANO** e seu impacto transformador no **MACRO**

A análise documental permite o estudo e entendimento de tratados e convenções internacionais, como a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), onde são analisadas legislações nacionais, regulamentos portuários e políticas ambientais adotadas por países que se destacam na recepção e fiscalização de cruzeiros marítimos.

Por fim, foi realizada uma análise comparativa entre os sistemas jurídicos brasileiro, europeu e norte-americano, com o objetivo de destacar boas práticas, apontar fragilidades e propor soluções capazes de fortalecer a efetividade do PPP na indústria de cruzeiros.

Resultados

Os resultados indicam que, embora o Princípio do Poluidor-Pagador esteja consolidado no plano jurídico, tanto no ordenamento brasileiro quanto em convenções internacionais, sua aplicação à indústria de cruzeiros ainda encontra dificuldades estruturais e operacionais.

No Brasil, a Constituição Federal de 1988 e a Lei da Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938/1981) fornecem instrumentos para a responsabilização objetiva dos poluidores. Entretanto, a efetividade desses dispositivos é comprometida por limitações materiais e institucionais. A atuação da fiscalização ambiental em alto-mar depende de cooperação entre diferentes órgãos e muitas vezes carece de recursos tecnológicos e logísticos para monitorar embarcações que permanecem longos períodos fora da jurisdição nacional. Segundo o site marsemfin.com.br, casos de descarte irregular de efluentes por navios de cruzeiro foram registrados em 2019 e 2021. Fica evidente que, apesar da existência de normas e aplicação de multa em milhares de dólares, não impede que grandes empresas com enorme margem de lucro poluam os oceanos e a responsabilização das empresas ocorre de forma lenta e de baixo impacto.

Na União Europeia, segundo o site environment.ec.europa.eu, os resultados apontam para um modelo mais rígido para a aplicação do PPP. A fiscalização portuária é mais rigorosa e associada à integração normativa torna mais efetiva a responsabilização das companhias marítimas com diretivas ambientais aplicáveis a todos os Estados-membros. Na Europa é comum os portos exigirem certificações ambientais para autorizar a atracação de cruzeiros, forçando as empresas a adotarem tecnologias limpas, como sistemas avançados de tratamento de águas residuais. O ato não se limita a punições, mas também atua como incentivo à conformidade ambiental.

Nos Estados Unidos, os resultados confirmam uma postura ainda mais rigorosa na aplicação do PPP. Leis como o Clean Water Act de 1972 e o Oil Pollution Act de 1990 são utilizadas como base para impor multas milionárias às empresas que descumprem padrões ambientais, podendo inclusive responder criminalmente por despejo de óleo e efluentes sem tratamento, com aplicação de severas penalidades que superaram dezenas de milhões de dólares, além de medidas compensatórias obrigatórias. Nesse modelo podemos ver que a fiscalização aliada a sanções econômicas expressivas pode alterar a conduta empresarial de forma significativa.

Apesar desses avanços, o estudo revelou que a natureza transnacional da indústria de cruzeiros permanece como o maior desafio para a efetividade do PPP. A prática recorrente do uso de bandeiras de conveniência permite que as empresas registrem suas embarcações em países com legislação ambiental mais flexível e menor capacidade fiscalizatória, essa prática, reduz custos operacionais para as empresas, mas fragiliza a aplicação do PPP em escala global. Outro resultado relevante foi a constatação de que a MARPOL e a UNCLOS embora estabeleçam parâmetros importantes, sua implementação depende da adesão voluntária dos Estados e da fiscalização em portos nacionais, o que cria desigualdades na aplicação, tornando a responsabilização parcial e ineficaz.

Discussão

O Princípio do Poluidor-Pagador surgiu como resposta à necessidade de internalização dos custos ambientais pelas empresas, sendo consolidado no Princípio 16 da Declaração do Rio/92. Sua aplicação garante que os poluidores arquem com medidas de prevenção, reparação e compensação, constituindo uma diretriz de justiça ambiental (SANDS; PEEL, 2018). O princípio é mais comumente interpretado como significando que o poluidor, que direta ou indiretamente danificou o meio ambiente ou criou condições que levaram a danos ambientais, deve arcar com o custo da execução de medidas decididas pelas autoridades públicas para garantir que o meio ambiente retorne a um estado aceitável após um

A Ciência do **NANO** e seu impacto transformador no **MACRO**

incidente de poluição. Em termos simples, o Princípio do Poluidor-Pagador implica que os custos associados à poluição devem ser pagos pelos poluidores, não pelo governo ou pela sociedade. O PPP é aplicado como um mecanismo de responsabilidade e compensação.

O Brasil possui uma das legislações ambientais mais avançadas, com base no art. 225 da Constituição e na Lei 6.938/1981 (Política Nacional do Meio Ambiente). Contudo, a fiscalização em águas internacionais é limitada, e depende de cooperação com organismos multilaterais, o que dificulta a efetiva responsabilização. A União Europeia apresenta maior rigor, sobretudo por meio de políticas unificadas e fiscalização portuária rigorosa. Já os Estados Unidos aplicam sanções severas e multas expressivas, configurando um modelo de *enforcement* eficaz. Fica assim demonstrado que a efetividade do PPP depende não apenas de normas claras, mas também de estruturas institucionais sólidas e mecanismos de fiscalização mais rigorosos.

O estudo reforça a necessidade de fortalecer a cooperação internacional. Ademais, a uniformização das normas e a adoção de padrões mínimos globais de responsabilidade ambiental são fundamentais. Conscientizar e incentivar práticas empresariais mais sustentáveis, como a adoção de tecnologias de tratamento de efluentes e redução de emissões, também se mostra indispensável para alinhar o crescimento econômico com a preservação ambiental.

Conclusão

O presente estudo conclui que o Princípio do Poluidor-Pagador é um instrumento essencial para a responsabilização ambiental da indústria de cruzeiros, mas enfrenta obstáculos significativos em sua efetividade. Embora existam normas nacionais e convenções internacionais aplicáveis, a fiscalização limitada em alto-mar e a dispersão regulatória comprometem a aplicação prática do princípio.

A análise comparativa evidenciou que o Brasil, embora possua legislação avançada, necessita de mecanismos de fiscalização transnacional eficiente para garantir a aplicação plena do PPP, já o modelo europeu, com normas integradas e forte fiscalização portuária, e o norte-americano, com sanções rigorosas e efeito dissuasório, são exemplos de maior efetividade.

Conclui-se, portanto, que é indispensável fortalecer a cooperação internacional entre Estados costeiros e organismos internacionais, promover a uniformização de normas ambientais marítimas, reduzir brechas jurídicas e incentivar práticas empresariais mais sustentáveis, com o uso de tecnologias limpas e medidas de compensação ambiental. Dessa forma, será possível assegurar a reparação integral dos danos causados, proteger os ecossistemas marinhos e promover um turismo marítimo mais responsável e sustentável e garantir dignidade das futuras gerações.

Referências

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). NBR nº 10004: resíduos sólidos – classificação. Rio de Janeiro, 2004.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BENJAMIN, Antônio Herman V. Direito ambiental brasileiro. 10. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2021.

BRASIL. Lei nº 6.938/81 – Política Nacional do Meio Ambiente.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Art. 225.

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar – UNCLOS (1982).

Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios – MARPOL (1973/78).

EPA – ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY. Clean Water Act. Washington, 2019. Disponível em: <https://www.epa.gov>, Acesso em: 16 ago. 2025.

A Ciência do NANO e seu impacto transformador no MACRO

EUROPEAN COMMISSION. **A European Green Deal**. Bruxelas: EC, 2020.

EUROPEAN COMMISSION. **Ensuring that polluters pay - toolkit**. Comissões das Comunidades Europeias. Disponível em: https://environment.ec.europa.eu/economy-and-finance/ensuring-polluters-pay_en. Acesso em: 24 ago. 2025.

FIORILLO, C. A. P. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. 22. ed. São Paulo: Saraiva, 2021.

Friends of the Earth. **Can Cruise Ships Dump Garbage in the Ocean?** [blog]. 18 maio 2022. Disponível em: <https://foe.org/blog/can-cruise-ships-dump-garbage-in-the-ocean/>. Acesso em: 24 ago. 2025

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). *Guidelines on Ship Environmental Impact Assessment*, 2020.

HALL, C. M. **Tourism and environmental change: climate, impacts and adaptation**. Clevedon: Channel View, 2010.

MESQUITA, João Lara. **Navios descartam lixo no mar, é quase uma unanimidade**. Mar Sem Fim, 10 jun. 2019. Disponível em: <https://marsemfim.com.br/navios-descartam-lixo-no-mar/>. Acesso em: 24 ago. 2025.

MILARÉ, Édis. **Direito do Ambiente: a gestão ambiental em foco jurídico**. 12. ed. São Paulo: RT, 2022.

PIRES, J. **Direito marítimo e portuário**. São Paulo: Aduaneiras, 2015.

SANDS, P.; PEEL, J. **Principles of International Environmental Law**. 4. ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2018.

SIRVINSKAS, Luís Paulo. **Manual de Direito Ambiental**. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2023.

UNITED NATIONS. **United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)**. Montego Bay, 1982.