

**XXVI ENCONTRO NACIONAL DO
CONPEDI BRASÍLIA – DF**

DIREITO INTERNACIONAL II

AMÉLIA DO CARMO SAMPAIO ROSSI

FLORISBAL DE SOUZA DEL OLMO

Todos os direitos reservados e protegidos.

Nenhuma parte deste anal poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria – CONPEDI

Presidente - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa – UNICAP

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Ingo Wolfgang Sarlet – PUC - RS

Vice-presidente Sudeste - Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim – UCAM

Vice-presidente Nordeste - Profa. Dra. Maria dos Remédios Fontes Silva – UFRN

Vice-presidente Norte/Centro - Profa. Dra. Julia Maurmann Ximenes – IDP

Secretário Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba – UFSC

Secretário Adjunto - Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto – Mackenzie

Representante Discente – Doutoranda Vivian de Almeida Gregori Torres – USP

Conselho Fiscal:

Prof. Msc. Caio Augusto Souza Lara – ESDH

Prof. Dr. José Querino Tavares Neto – UFG/PUC PR

Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini Sanches – UNINOVE

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva – UFS (suplente)

Prof. Dr. Fernando Antonio de Carvalho Dantas – UFG (suplente)

Secretarias:

Relações Institucionais – Ministro José Barroso Filho – IDP

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho – UPF

Educação Jurídica – Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues – IMED/ABEDI

Eventos – Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta – FUMEC

Prof. Dr. Jose Luiz Quadros de Magalhaes – UFMG

Profa. Dra. Monica Herman Salem Caggiano – USP

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo – UNIMAR

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr – UNICURITIBA

Comunicação – Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro – UNOESC

D597

Direito internacional II [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Amélia Do Carmo Sampaio Rossi; Florisbal de Souza Del Olmo - Florianópolis: CONPEDI, 2017.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-5505-432-7

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Desigualdade e Desenvolvimento: O papel do Direito nas Políticas Públicas

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais.
2. Responsabilidade.
3. Tributação.
4. Processo de integração. XXVI Encontro Nacional do CONPEDI (26. : 2017 : Brasília, DF).

CDU: 34



XXVI ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI BRASÍLIA – DF

DIREITO INTERNACIONAL II

Apresentação

Estes anais contêm os treze artigos apresentados no Grupo de Trabalho "Direito Internacional II" no XXVI Encontro Nacional do CONPEDI, realizado na Capital Federal, no período de 19 a 21 de julho de 2017, no Centro Internacional de Convenções de Brasília. Haviam sido selecionados quatorze artigos, um dos quais não tendo sido apresentado.

Assim, Florisbal de Souza Del’Olmo e Evilhane Jum Martins abordaram as possibilidades para a construção de um direito comum global a partir de uma análise das peculiaridades da América Latina e do papel do movimento denominado Novo Constitucionalismo Latino-americano. A seguir, Ana Cristina Alves de Paula e Thiago Giovanni Romero estudaram o caso da família Pacheco Tineo versus Bolívia, que inaugurou uma nova fase do Sistema Interamericano de Direitos Humanos, quando a Corte Interamericana condenou a Bolívia pela violação ao princípio internacional do non-refoulement. E Elaine Harzheim Macedo e Marcelo Garcia da Cunha teceram considerações sobre a possibilidade de a coisa julgada transnacional ter automática projeção no Brasil.

A seguir, Marcos Henrique Silveira e Frederico Eduardo Zenedin Glitz comprovaram que a liberdade contratual das partes deve ser prestigiada por meio da escolha do Direito aplicável aos contratos internacionais. Por seu turno, Kenny Sontag e Nicole Rinaldi de Barcellos analisaram elementos de Parte Geral de Direito Internacional Privado, presentes nos recentes Regulamentos da União Europeia, referentes à competência, à lei aplicável, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria de regimes matrimoniais e de efeitos patrimoniais das parcerias registradas. E Cláudio Macedo de Souza ocupou-se das razões em que se fundamenta a metodologia preventiva da cooperação penal internacional, baseada na definição legal de organização criminosa transnacional.

O orador seguinte, Marcelo Simões dos Reis, procedeu a análise do Direito Internacional dos Investimentos à luz da Teoria dos Sistemas, enquanto Juventino de Castro Aguado e Roberta de Miranda Castellani defenderam esforços dos Estados em prol do combate à apatridia, a fim de que as ações dos organismos internacionais sejam concretizadas nessas ações. O artigo de Aginaldo de Oliveira Braga e Patricia Leal Miranda de Aguiar propõe uma análise sistemática dos assuntos pertinentes aos temas inerentes à responsabilidade civil pelo dano ambiental causado por acidentes marítimos em alto-mar e os impactos ambientais. O décimo artigo, de Madson Anderson Corrêa Matos do Amaral e Everton Silva Santos, se ocupou do

tratamento legal dado ao direito à informação nas Convenções Internacionais, com o intuito de corroborar da importância de tal prerrogativa para os demais direitos, e de se alcançar a justiça e a democracia.

Nos três últimos trabalhos, Josinaldo Leal de Oliveira e Ricardo Duarte Guimarães defenderam que o direito da integração pode efetivamente ser o caminho para uma proteção global do consumidor; Mariana Sebalhos Jorge analisou a incidência da autonomia da vontade no direito internacional privado da União Europeia, a partir das previsões normativas inseridas nos seus regulamentos; e Iana Melo Solano Dantas e Bárbara de Melo Fernandes teceram considerações sobre a situação de desproteção do consumidor brasileiro nos contratos internacionais de consumo, respectivamente.

O fio condutor de tão diversas leituras aponta para a importância cada vez maior do Direito internacional no horizonte de compreensão do direito interno no mundo contemporâneo, em especial no que toca à proteção dos direitos humanos fundamentais.

Boa leitura a todos.

Prof. Dr. Florisbal de Souza Del Olmo (URI)

Profa. Dra. Amélia Do Carmo Sampaio Rossi - PUC/PR

**A RESPONSABILIDADE CIVIL PELO DANO AMBIENTAL CAUSADO POR
ACIDENTES MARÍTIMOS EM ALTO-MAR: IMPACTO AMBIENTAL E O
DIREITO INTERNACIONAL DO MEIO AMBIENTE**

**CIVIL LIABILITY FOR THE ENVIRONMENTAL DAMAGE CAUSED BY
MARITIME ACCIDENTS AT HIGH SEA: ENVIRONMENTAL IMPACT AND
INTERNATIONAL ENVIRONMENTAL LAW**

**Aguinaldo de Oliveira Braga ¹
Patricia Leal Miranda De Aguiar ²**

Resumo

É crescente a preocupação no âmbito internacional com a proteção do meio ambiente que influencia cada vez mais as relações econômicas internacionais, aviltando desta forma a importância das normativas ambientais atinentes à temática. O presente estudo propõe uma análise sistemática dos assuntos pertinentes aos temas inerentes à responsabilidade civil pelo dano ambiental causado por acidentes marítimos em alto-mar e os impactos ambientais. Utilizou-se no desenvolvimento do trabalho o método qualitativo e para a forma de abordagem o método hipotético-dedutivo, desenvolvendo-se a técnica da pesquisa exploratória, centrando-se no estudo de teorias para posteriormente alinhar-se ao estudo empírico.

Palavras-chave: Direito internacional do meio ambiente, Direito do mar, Dano ambiental, Responsabilidade civil, Alto-mar

Abstract/Resumen/Résumé

There is growing concern at the international level with environmental protection that increasingly influences international economic relations, thus detracting from the importance of environmental regulations pertaining to the issue. The present study proposes a systematic analysis of the subjects pertinent to the subjects inherent to civil liability for the environmental damage caused by marine accidents at the sea and the environmental impacts. In the development of the work, we used the qualitative method and, for the way of approach, the hypothetical-deductive method, developing the exploratory research technique, focusing on the study of theories and later aligned with the empirical study.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: International environmental law, Law of the sea, Environmental damage, Civil responsibility, High sea

¹ Advogado, mestrando em Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável pela Escola Superior Dom Helder Câmara.

² Doutora em Ciências Jurídicas e Sociais. Especialista em Direito Público. Mestranda em Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável. Professora de Direito Administrativo e Previdenciário. Advogada atuante.

1 INTRODUÇÃO

Desde épocas mais remotas da história, o mar se revela como o espaço que mais se destaca no desenvolvimento econômico mundial. Indiscutivelmente, desde os primórdios, destaca-se como imprescindível via de transporte de mercadorias e gerador de alimentos. O progresso da humanidade está diretamente ligada ao mar, pois foi através dele que os homens se visitaram mutuamente, possibilitando a troca de experiências e o progresso da humanidade.

Desde o século XX, a evolução tecnológica desvela outras perspectivas da exploração do leito e subsolo marítimo, revelando às nações que o mar consigna relevante fonte de riquezas e de fundamental importância estratégica como supridor de matéria prima, consagrando ainda mais o espaço marítimo como um dos baluartes da economia internacional globalizada.

Neste aspecto, é crescente a preocupação no âmbito internacional com a proteção do meio ambiente que influencia cada vez mais as relações econômicas internacionais, valorizando desta forma a importância das normativas ambientais atinentes à temática, recepcionadas no âmbito do recente Direito Internacional do Meio Ambiente.

A temática do meio ambiente contribuiu para a globalização do Direito Internacional, ao operar uma intrusão na esfera dos assuntos reservados à regulamentação interna e exclusiva dos Estados.

A potencialidade de dano ambiental causado por embarcações é elevada e as normas internas e internacionais visam estabelecer uma harmonização nos mecanismos preventivos de poluição, assim como de responsabilidade do poluidor e de sua obrigação de reparar o prejuízo.

Desse modo, a efetividade na proteção dos recursos marinhos, vivos e não vivos, depende da participação de todos os *stakeholders* da sociedade internacional, como as empresas (instituições econômicas) e a sociedade civil (instituições sociais), em sentido amplo, além dos Estados e das organizações internacionais (instituições políticas).

A indústria da navegação é responsável pelo grande fluxo de mercadorias no comércio internacional. Os principais motivos são o custo operacional em comparação aos demais meios de transporte e a capacidade de armazenamento de mercadorias, desde matérias-primas e produtos tecnológicos de alto valor agregado.

Apesar disso, a atividade marítima é considerada de alto risco e, de acordo com os critérios da Organização Marítima Internacional (OMI), mais de 50% dos produtos embalados e de cargas a granel podem ser considerados perigosos ou nocivos ao meio ambiente, dependendo do tipo de carga que é transportada, como por exemplo, os produtos a granel, contendo líquidos ou sólidos inflamáveis, materiais radioativos, petróleo e seus derivados e lixo.

No entanto, no ramo denominado direito administrativo marítimo encontram-se presentes outros aspectos que se relacionam às situações jurídicas diversas, como é o caso da regulamentação do conteúdo econômico da atividade de navegação, por exemplo, nos contratos comerciais, nos seguros, na relação de emprego, no regime jurídico da propriedade de embarcações e, também, existem questões de direito internacional público e privado e de direito penal.

Os danos causados ao meio ambiente marinho é um tema global e depende da cooperação internacional entre os Estados para estabelecer regras comuns para uma gestão pública internacional sustentável, tanto no uso quanto na exploração de recurso vivos e não vivos que constituem se bem público global.

A responsabilidade civil por danos ao meio ambiente marinho pode ser internacional, responsabilizando os Estados por danos causados por embarcações que estejam em seu território e causem prejuízos às populações de Estados vizinhos ou em águas internacionais quando o dano for provocado por embarcação que arvore sua bandeira.

Com base neste panorama, o presente estudo propõe uma análise sistemática dos assuntos pertinentes aos temas inerentes à responsabilidade pelo dano ambiental causado por acidentes marítimos, abordando a problemática do conflito de competências existente entre os órgãos públicos ao exercerem o poder de polícia.

Utilizar-se-á para desenvolver o trabalho o método qualitativo e para a forma de abordagem o método hipotético-dedutivo, desenvolvendo-se a técnica da pesquisa exploratória que apresentou melhor resultado de análise, centrando-se no estudo de teorias para posteriormente alinhar-se ao estudo empírico.

2 CONTEXTO HISTÓRICO E PANORAMA ATUAL DO TRANSPORTE MARÍTIMO

O comércio marítimo internacional é tão antigo quanto a história da civilização humana. Contudo, até o início do século XX, as legislações se limitavam a estabelecer responsabilidades civis para reparação patrimonial, como no caso de colisão ou abalroamento e, também, de ordem administrativa para responsabilizar a tripulação das embarcações.

Embora a história tenha registrado a existência de relações comerciais internacionais nas antigas civilizações, o marco inicial na história do desenvolvimento do direito do comércio internacional surge na Idade Média.

Os comerciantes europeus criaram um conjunto de normas costumeiras internacionais que regulavam as práticas e costumes da comunidade cosmopolita. Esse período ficou conhecido com a antiga *lex mercatoria*. Essas normas foram se espalhando pela Europa, devido ao fato de os comerciantes aplicarem essas regras nas suas transações comerciais internacionais, independentemente do lugar da negociação, fossem em mercados nacionais, fossem em centros estrangeiros, e também da lei local.

Outra importante fase do desenvolvimento do direito do comércio internacional ocorreu entre os séculos XVII e XIX, marcado pela incorporação das leis dos comerciantes — conjunto de leis internacionais costumeiras — ao ordenamento jurídico interno em diversos países. Em outras palavras, a inserção da antiga *lex mercatoria* no sistema nacional dos Estados.

Destaca-se que a distribuição da produção mundial é realizada por transporte marítimo em mais de 90% do volume comercializado no mundo, isso significa que o transporte marítimo é um dos fatores mais importantes da globalização e ao mesmo

tempo a globalização é um dos fatores mais importantes de demanda no transporte marítimo. Ademais, o eterno triângulo formado por produtores, fabricantes e mercados está unido por meio de transportes.

A globalização não é um processo novo. Analisando-se a concepção de globalização econômica, o final do século XIX e o princípio do XX (1870-1914) foram marcados por um fenômeno semelhante ao da globalização do final do século XX. O instituto em comento evoluiu do mercantilismo, passando pelo colonialismo, imperialismo, multinacionalismo e transnacionalismo, transformando-se em um modo de produção global.

Dessa feita, o fenômeno da globalização está profundamente vinculado à ordem econômica internacional marcada pela aceleração do mercado, com a expansão do comércio internacional e de investimentos financeiros internacionais.

Com o objetivo de estabelecer um marco regulatório sobre direito marítimo, a Organização Marítima Internacional (IMO) foi criada em 1948, inicialmente como Organização Intergovernamental Marítima Consultiva, uma agência especializada do sistema das Nações Unidas, a fim de promover uma navegação marítima mais segura e, também, para maior efetividade na prevenção e no controle de poluição marinha.

Seus trabalhos tiveram início em 1959, e é responsável pela construção de um arcabouço jurídico internacional, tais como Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS 74) e do Protocolo relativo 1988 (SOLAS 88), a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios e seu Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) entre outros. Atualmente a instituição conta com 170 membros e seus trabalhos.

Estudos da OMI revelam que o transporte marítimo é o meio mais eficiente e eficaz em termos de custos e de confiança no transporte de mercadorias em nível global, facilitando o comércio e ajudando a criar prosperidade entre povos e nações.

Por seu turno, a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), agência especializada do sistema das Nações Unidas que objetiva promover o comércio e desenvolvimento entre as nações, exerce importante trabalho sobre comércio marítimo, com a compilação de informações estatísticas sobre

o transporte marítimo no mundo. A UNCTAD publica anualmente uma série de estudos intitulada “O Transporte Marítimo” (Review of Maritime Law) desde 1968, com o propósito de promover a transparência dos mercados de transportes marítimos assim como apresentar uma análise de sua evolução.

3 O DIREITO DO MAR

O direito do mar consagra o equilíbrio do exercício do princípio da liberdade dos mares com o do respeito à soberania nacional. Orientar as Nações para o desenvolvimento do comércio e indústria realizados pelo mar tem sido um dos grandes desafios para a humanidade.

No século passado, destacam-se as Convenções de Genebra de 1958 e de Montego Bay, (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982. Tais diplomas supranacionais e outros acordos bilaterais existentes, sempre se preocuparam em trazer uma definição e regime jurídico dos espaços marítimos, que atualmente são conhecidos como: águas interiores; mar territorial; zona contígua; zona econômica exclusiva; alto mar; plataforma continental; águas arquipelágicas; zona internacional dos fundos dos mares; casos especiais: estreitos, canais e rios; que fossem iguais em todo mundo ou pelo menos mais próximos.

Outro ponto relevante é o de delimitação destes espaços marítimos, ou seja, de como estabelecer um fator determinante uniforme de delimitação e os seus critérios de equidistância e de equidade, como integrantes de uma solução legal internacional definitiva.

Já, o navio, sob o ponto de vista internacional, e o seu regime jurídico levou o direito do mar a criar uma classificação de embarcações, surgindo daí as classes dos navios: públicos ou privados; e, ainda, a classe dos navios de guerra. Integram pontos importantes do direito do mar estabelecer-se critério de nacionalidade dos navios e um regime jurídico das pessoas a bordo e da situação jurídica do pessoal desembarcado e da jurisdição.

Por outro lado, temos os navios sob o ponto de vista nacional, com determinação soberana de cada Estado, que o direito internacional tende a uniformizar, para fixar um conceito de navio e definição da sua natureza jurídica compatível e, assim, passando a classificar as embarcações e a criar uma identificação reconhecível internacionalmente bem como critérios de aquisição e regime jurídico para proprietários, armadores, fretadores, afretadores, agentes e o pessoal de bordo.

No entanto, nem toda atividade marítima está voltada para o comércio internacional ou navegação em alto-mar, o que implica dizer que cada Estado tem soberania para definir regras internas de ordem pública para regular a navegação e garantir a segurança da atividade e a ordem econômica.

As Capitânias dos Portos exercem atividade estatal e que se destacam pelos procedimentos administrativos das inspeções navais (regras sobre as embarcações), regras sobre os condutores e demais tripulantes e das regras de segurança no tráfego, o cuidado com a segurança das embarcações, da tripulação, dos passageiros, da carga, das rotas, dos portos e do meio ambiente marinho, constitui o ponto de partida da atuação fiscalizadora do Estado (Autoridade Marítima), não só no seu papel legislativo (organizador), mas, especialmente, na função pública de apuração das infrações à legislação marítima e na atividade de prevenção a acidentes. Do ponto de vista da legitimidade da administração pública, no direito administrativo marítimo ela é chamada de Autoridade Marítima.

Cabe registrar a importância da investigação científica e de tecnologia, com a fixação de um regime jurídico internacional da investigação científica marinha e do desenvolvimento e transferência desta tecnologia, quando a atividade for explorada em alto-mar.

Ainda sobre a exploração de águas internacionais, os achados no mar e a recuperação de objetos do fundo são aspectos que o direito internacional público regula, como, também, o regime jurídico da guerra naval em seus aspectos gerais do direito da guerra naval, do direito humanitário e dos crimes de guerra.

Especificamente sobre a segurança da navegação pode-se dizer que existe um direito internacional da navegação que trata do tráfego da navegação em alto-mar, sendo regido pelas normas internacionais como o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM).

Destaca-se que é importante para o mundo que estas regras uniformes representem o anseio da humanidade e com um grau elevado de neutralidade para questões marítimas em seus aspectos gerais a fim de evitar que superpotências navais comerciais e de guerra estejam a prevalecer interesses exclusivos dos seus Estados em detrimento dos demais integrantes das Nações Unidas, sejam eles países pobres ou ricos.

4 DA POLUIÇÃO DO MEIO MARINHO E O DIREITO INTERNACIONAL DO MEIO AMBIENTE

Sem a pretensão de se adentrar especificamente na história e princípios do Direito Internacional do Meio ambiente, importante se faz destacar aspectos objetivos atinentes a natureza, ~~objetivos~~ bem como do surgimento das normativas ambientais internacionais aplicáveis especificamente ao meio ambiente marinho.

O surgimento do Direito Internacional do Meio Ambiente enquadra-se em fenomenologia jurídica recente que regulamenta as relações entre Estados no domínio da proteção ao meio ambiente.

Inobstante algumas iniciativas datadas do início do século XX, considera-se a década de 60 como o marco do surgimento do Direito Internacional do Meio Ambiente.

Especificamente a poluição do mar, nos anos cinquenta se despontaram as primeiras tentativas no sentido de lutar contra a poluição do mar, destacando-se a Convenção de Londres de 12 de maio de 1954 para a Prevenção da Poluição do Mar pelos Hidrocarbonetos. Todavia, se evidenciam avanços extremamente importantes na regulamentação internacional sistemática a proteção do ambiente marinho no ano de 1968.

Realisticamente, as décadas de 60 e 70 foram palco dos maiores vazamentos de óleo do século. Ocorreram diversas catástrofes ecológicas que provocariam extrema transmutação na consciência humana, no que diz respeito ao meio ambiente marinho.

Neste contexto, inúmeras convenções se insurgem em 1968 como resposta às catástrofes ecológicas. Neste ínterim, destacam-se as convenções de Bruxelas, de 29 de novembro de 1969, sendo uma sobre a intervenção em alto-mar contra navios estrangeiros em caso de acidente de poluição pelos hidrocarbonetos, e a outra sobre a responsabilidade civil pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos.

Em 1982, em Montego Bay, na Jamaica, a ONU elaborou a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS - *The United Nations Convention on the Law of the Sea*), que codificou conceitos do direito internacional costumeiro referentes a assuntos marítimos, entre eles, a responsabilidade do Estado pela conservação do ecossistema marinho, o dever dos países de preservar a costa marítima e o dever de elaborar legislações nacionais que assegurem o controle da poluição no mar e a indenização pelos danos por esta causada.

A poluição do meio marinho é conceituada pela Convenção de Montego Bay, art. 1º, *in verbis*:

“Poluição do meio marinho significa a introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir a provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização e deterioração dos locais de recreio”. (MONTEGO BAY, 1982)

A Convenção sobre Direito do Mar (1982) representa uma consolidação genérica das regras atinentes ao direito do mar. A Convenção de Montego Bay trata especificamente da proteção e preservação do meio marinho na Parte XII (artigos 192 a 237) dedicando as seções 5, 6 e 7 à poluição transfronteiriça (arts. 207 a 232).

Ressalta-se que a Convenção de Montego Bay classifica seis formas específicas de poluição marinha: i) poluição de origem terrestre, denominada de poluição telúrica (art. 207); ii) poluição proveniente de atividades relativas aos fundos

marinhos sob jurisdição nacional (art. 208); iii) poluição proveniente de atividades no leito do mar, nos fundos marinhos, e seu subsolo, além dos limites da jurisdição nacional (art.209); iv.) poluição por alijamentos (art. 210); v) poluição proveniente de embarcações (art. 211) e vi) poluição proveniente da atmosfera ou através dela (art. 212), dispondo normas relativas às formas de poluição do meio marinho.

Conceitualmente, importante ainda se faz destacar a poluição transfronteiriça nos termos da definição de Guido Fernando Silva Soares:

“Seja por uma atividade não controlada pelo poder público, seja por meio de uma atividade diretamente controlada por este (ou seja, “atividade controlada”, conforme nossa tradução), a poluição transfronteiriça supõe a ação do homem, ao introduzir elementos prejudiciais (substâncias ou energia, como sons, ruídos, calor, radiações ionizantes ou não ionizantes, como luminosidade excessiva) aos bens protegidos pelo Direito Internacional do Meio Ambiente: a saúde humana, os recursos biológicos ou os sistemas ecológicos (ou seja, as relações entre seres vivos e seu ecossistema), os lugares belos ou horrendos (mas que constituem atrativos ao homem)e, ainda, na referida definição da OCDE, “outras utilizações legítimas do meio ambiente”. (...)Por outro lado, na base do conceito de poluição transfronteiriça, encontra-se o conceito de fronteira, ou seja, definição jurídica dos limites do espaço físico onde incide a totalidade do ordenamento jurídico de um Estado: há bens ecológicos que situam exatamente por entre fronteiras dos Estados(...) ou em espaços onde nenhuma soberania incide: a Antártica, o alto-mar e seu solo e subsolo, os fundos marinhos e oceânicos, o espaço exterior (e de igual forma, não se pode dizer que os recursos dos fundos oceânicos sejam transfronteiriços). Transfronteiriço, portanto, tem uma conotação de confronto entre soberanias dos Estados(...)”. (SOARES, 2001, p. 215)

A proteção contra a poluição transfronteiriça fundamenta-se nos princípios da interdição do abuso do direito, ou ainda no princípio da vizinhança internacional. Consagra-se a premissa de que um Estado não poderá sofrer danos por fatos ocorridos em outro Estado. Assim, podemos dizer, que um Estado que causa poluição cujos efeitos extrapolem suas fronteiras, deverá responder pelos danos causados.

Importante salientar que a poluição marinha não é apenas causada por transportes marítimos, mas também por outras atividades que são realizadas em portos, na exploração econômica dos espaços marítimos, incluindo os fundos do mar entre outros.

O Grupo Conjunto de Expertos OMI/ FAO/UNESCO-COI/OMM/OMS/OIEA/ONU/ PNUMA sobre Aspectos Científicos de Proteção do

Meio Ambiente Marinho (Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection - GESAMP) realizou estudos sobre a poluição marinha e levantou as principais causas.

Esses estudos revelaram que a poluição causada por transportes marítimos representa 12% do total da poluição marinha . A principal causa de poluição marinha é de origem terrestre incluindo rios, estuários, dutos e instalações de descarga, por lançamento de esgoto, lixos urbanos e industriais ao meio ambiente marinho.

Como histórico dos sistemas de disposição oceânica, pode-se registrar que as primeiras experiências visando determinar o comportamento de um campo de esgotos formado no mar, pelo lançamento de esgotos sanitários, foram realizadas nos Estados Unidos, na década de 1920, quando foram empreendidos estudos para o primeiro sistema de disposição oceânica da Cidade de Los Angeles, na Califórnia, com sistemas que apresentavam emissários submarinos construídos com os mais diversos materiais, desde ferro fundido, aço e concreto armado, até cerâmica vitrificada e madeira. (GONÇALVES, SOUZA, 1997)

No Brasil, no ano de 1958, foi criada a Copes – Comissão de Planejamento do Sistema de Esgotos Sanitários da Guanabara, tornando-se um marco no país, em termos de Engenharia Sanitária, desde que em seus diversos grupos de trabalho foram conhecidas, adaptadas às condições locais e desenvolvidas, toda uma tecnologia relacionada a sistemas de esgotamento sanitário, desde aquelas referentes a projeto e construção de redes, até aquelas referentes a grandes interceptores, estações elevatórias, instalações de tratamento, ressaltando-se, como novidade, as tecnologias relacionadas à disposição oceânica de esgotos sanitários. (GONÇALVES, SOUZA, 1997)

A responsabilidade civil é um importante instrumento jurídico para garantir a punição daquele que causou poluição, além dos casos mais graves que enseja a responsabilidade criminal, seja pessoa natural ou jurídica causadora do dano.

5 A RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS AMBIENTAIS EM ACIDENTES MARÍTIMOS EM ALTO MAR

Levando-se em consideração que a segunda maior causa de poluição marinha advém de acidentes marítimos, bem como de limpezas e derramamentos intencionais do conteúdo decorrente de lavagens de tanques e porões de navios, já que a primeira fonte é baseada em terra, cabe uma incursão acerca da responsabilidade, da forma de buscar os geradores de tais danos, das maneiras de prevenir tais fatos e da necessidade de coabitação entre o desenvolvimento, o suprimento dos mercados e da efetiva proteção ao meio ambiente.

As atividades de navegação trazem em si o problema da responsabilidade civil, contratual e extracontratual, assim como toda manifestação da atividade humana traz em si o problema da responsabilidade, uma vez que são consideradas atividades de alto risco em potencial, pois se destinam ao transporte de pessoas e coisas.

Quanto às regras atinentes às responsabilidades, a Convenção de Montego Bay procede a distinção entre responsabilidade civil, responsabilidade penal e responsabilidade internacional.

No que tange à responsabilidade civil, a Convenção de Montego Bay limita-se a estabelecer princípios genéricos, dentro da teoria da responsabilidade subjetiva (responsabilidade por culpa).

Normatiza o art. 232 da Convenção de Montego Bay que os Estados são responsáveis pelas perdas ou danos que lhes são imputáveis em consequência das medidas de execução, quando estas medidas são ilegais ou excederem o razoavelmente necessário à luz das informações disponíveis.

Tal normativa é de ordem interna: os Estados devem ter meios para recorrer aos seus tribunais através de ações relativas a tais perdas ou danos. Insta ressaltar que nenhuma outra disposição da Convenção de Montego Bay afeta o direito de apresentar uma ação em matéria de responsabilidade civil em caso de perdas ou danos resultantes da poluição do meio marinho, conforme art. 229.

Evidencia-se quanto a responsabilidade internacional que a Convenção de Montego Bay estabelece que os Estados devem zelar pelo cumprimento das suas obrigações internacionais relativas à proteção e preservação do meio marinho, nos

termos do art. 235, § 1º. Sob tal prisma, os Estados serão responsáveis de conformidade com o direito internacional.

De um lado temos a obrigação dos Estados de controlar as atividades que estão sob sua jurisdição de tal modo que não causem danos ao meio ambiente de outros Estados ou além dos limites da jurisdição nacional, conforme dispõem os princípios 2º da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, de 1992 e 21 da Declaração de Estocolmo sobre Meio Ambiente Humano, de 1972, a chamada poluição transfronteiriça, responsabilizando os Estados em caso de danos. De outro, as pessoas privadas têm a obrigação de usar os espaços territoriais que estão sob a jurisdição do Estado e os espaços comuns que estão sob a proteção do direito internacional de modo a não causar danos.

Dessa feita, a fim de assegurar indenização pronta e adequada por todos os danos resultantes da poluição do meio marinho, os Estados devem cooperar na aplicação do direito internacional vigente e no ulterior desenvolvimento do direito internacional relativo às responsabilidades quanto à avaliação dos danos e à sua indenização e, também, à solução das controvérsias conexas, bem como, se for o caso, na elaboração de critérios e procedimentos para o pagamento de indenização adequada, tais como o seguro obrigatório ou fundos de indenização.

No caso de danos ambientais causados por navios, as convenções internacionais não estabelecem regras sobre o direito aplicável. Deduz-se, portanto, que *in dubio pro natura*, com fundamento no princípio da precaução do direito ambiental.

Assim aplica-se a lei brasileira quando o dano ocorrer em mar territorial, as águas situadas nos limites da Zona Econômica Exclusiva e, além desta, as águas sobrejacentes à Plataforma Continental, do território brasileiro, com fundamento na *lex loci damni*.

A dicotomia entre o direito internacional e o direito interno tem engendrado conflitos de competência entre a justiça federal e a justiça estadual. Em alto-mar, os

navios estão sujeitos a regra da lei da bandeira ou do pavilhão, em conformidade com o artigo 92 da CNUDM¹.

No âmbito do direito internacional privado comunitário, o Regulamento (CE) nº 864/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho da União Europeia (Regulamento Roma II) estabelece as regras de lei aplicável às obrigações extracontratuais em geral.

O preâmbulo do regulamento em comento, em seu parágrafo 24 define danos ambientais como a alteração adversa de um recurso natural, como a água, o solo ou o ar, ou a deterioração do serviço de um recurso natural em benefício de outro recurso natural ou do público, ou a deterioração da variabilidade entre organismos vivos.

De acordo com o artigo 7º relativo a danos ambientais,

A lei aplicável à obrigação extracontratual que decorra de danos ambientais ou de danos não patrimoniais ou patrimoniais decorrentes daqueles é a que resulta da aplicação do nº 1 do artigo 4º, salvo se a pessoa que requer a reparação do dano escolher basear o seu pedido na lei do país onde tiver ocorrido o dano. (CE Nº 864, 2007)

Por sua vez, o artigo 4º dispõe sobre a regra geral:

Artigo 4º. 1. Salvo disposição em contrário do presente regulamento, a lei aplicável às obrigações extracontratuais decorrentes da responsabilidade fundada em ato lícito, ilícito ou no risco é a lei do país onde ocorre o dano, independentemente do país onde tenha ocorrido o facto que deu origem ao dano e independentemente do país ou países onde ocorram as consequências indiretas desse facto. (CE Nº 864, 2007)

Desse modo, as regras estão claras quanto à lei aplicável aos danos ocorridos em águas territoriais dos Estados membros da União Europeia. Entretanto, o problema reside em se determinar a lei aplicável em alto-mar, considerando as bandeiras de conveniência, uma vez que nem sempre têm conexão com a poluição marinha, ou seja, a identificação da lei aplicável por danos ocorridos em alto-mar não é uma questão fácil.

¹ Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) é um tratado multilateral celebrado em Montego Bay, Jamaica, a 10 de Dezembro de 1982, que define e codifica conceitos referentes a assuntos marítimos, como mar territorial, zona econômica exclusiva, plataforma continental e outros, e estabelece os princípios gerais da exploração dos recursos naturais do mar, como os recursos vivos, os do solo e os do subsolo. Nela foi criado o Tribunal Internacional do Direito do Mar, competente para julgar as controvérsias relativas à interpretação e à aplicação daquele tratado.

6 CONCLUSÃO

O surgimento do Direito Internacional do Meio Ambiente enquadra-se em fenomenologia jurídica recente que regulamenta as relações entre Estados no domínio da proteção ao meio ambiente.

A temática do meio ambiente contribuiu para a globalização do Direito Internacional, ao operar uma intrusão na esfera dos assuntos reservados à regulamentação interna e exclusiva dos Estados.

O direito do mar consagra o equilíbrio do exercício do princípio da liberdade dos mares com o do respeito à soberania nacional. Orientar as Nações para o desenvolvimento do comércio e indústria realizados pelo mar tem sido um dos grandes desafios para humanidade.

Os danos causados ao meio ambiente marinho é um tema global e depende da cooperação internacional entre os Estados para estabelecer regras comuns para uma gestão pública internacional sustentável, tanto no uso quanto na exploração de recursos vivos e não vivos que constituem se bem público global.

A potencialidade de dano ambiental causado por embarcações é elevada e as normas internas e internacionais visam estabelecer uma harmonização nos mecanismos preventivos de poluição, assim como de responsabilidade do poluidor e de sua obrigação de reparar ou prejuízo.

A responsabilidade civil é um importante instrumento jurídico para garantir a punição daquele que causou poluição, além dos casos mais graves que enseja a responsabilidade criminal, seja pessoa natural ou jurídica causadora do dano.

A responsabilidade civil por danos ao meio ambiente marinho pode ser internacional, responsabilizando os Estados por danos causados por embarcações que estejam em seu território e causem prejuízos às populações de Estados vizinhos ou em águas internacionais quando o dano for provocado por embarcação que arvore sua bandeira.

Especificamente, sob a égide do Direito Internacional do Meio Ambiente e proteção e preservação do meio marinho, a Convenção de Montego Bay configura uma *lex generalis* abrange normais gerais sem a pretensão de substituir tratados internacionais vigentes ou que vierem a ser adotados.

Evidencia-se quanto a responsabilidade internacional que a Convenção de Montego Bay estabelece que os Estados devem zelar pelo cumprimento das suas obrigações internacionais relativas à proteção e preservação do meio marinho, nos termos do art. 235, § 1º. Sob tal prisma, os Estados serão responsáveis de conformidade com o direito internacional.

Destaca-se que é importante para o mundo que estas regras uniformes representem o anseio da humanidade e com um grau elevado de neutralidade para questões marítimas em seus aspectos gerais a fim de evitar que superpotências navais comerciais e de guerra estejam a prevalecer interesses exclusivos dos seus Estados em detrimento dos demais integrantes das Nações Unidas, sejam eles países pobres ou ricos.

No caso de danos ambientais causados por navios, as convenções internacionais não estabelecem regras sobre o direito aplicável. Deduz-se, portanto, que *in dubio pro natura*, com fundamento no princípio da precaução do direito ambiental.

A dicotomia entre o direito internacional e o direito interno tem engendrado conflitos de competência entre a justiça federal e a justiça estadual. Em alto-mar, os navios estão sujeitos a regra da lei da bandeira ou do pavilhão, em conformidade com o artigo 92 da CNUDM.

A Organização Marítima Internacional (OMI) constitui a principal instituição no seio do sistema das Nações que exerce um papel importante nas políticas públicas globais para o direito marítimo. Busca-se estabelecer um equilíbrio entre as atividades econômicas da indústria da navegação e o meio ambiente marinho, reconhecido como um bem público global.

A OMI é responsável pela construção de um arcabouço jurídico e pela unificação do direito marítimo, com a adoção de inúmeras convenções internacionais,

para promover a segurança na navegação, evitando colisões de navios no mar, e, também, prevenir a poluição marinha, principalmente por substâncias altamente perigosas e nocivas ao meio ambiente marinho. Entretanto, não há regras claras sobre a lei aplicável aos casos de poluição marinha que ocorrem em alto-mar.

Além disso, as fontes para a responsabilização extracontratual por danos ao meio ambiente marinho, causados por transportes marítimos são tanto as normas internas quanto as normas internacionais, quando os tratados internacionais tiverem sido ratificados e ou aderidos e incorporadas ao ordenamento jurídico interno. No caso de colisão ou abalroamento, aplica-se a regra da *lex fori*.

Desse modo, aplica-se a lei local do acidente. Em alto-mar a regra geral é a lei da bandeira ou do pavilhão do causador do dano. Porém, as regras estabelecidas na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar não garantem direitos daqueles que utilizam as bandeiras de conveniência.

Desse modo, a efetividade na proteção dos recursos marinhos, vivos e não vivos, depende da participação de todos os *stakeholders* da sociedade internacional, como as empresas (instituições econômicas) e a sociedade civil (instituições sociais), em sentido amplo, além dos Estados e das organizações internacionais (instituições políticas).

7 REFERÊNCIAS

ANTUNES, Paulo de Bessa. **Dano ambiental: uma abordagem conceitual**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010, p. 115.

BANDEIRA DE MELLO, Celso Antonio. **Curso de Direito Administrativo**. 26^a edição, revista e ampliada. São Paulo. Malheiros Editores Ltda. 2009

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm>. Acesso em: 20 novembro 2016.

BRASIL. Congresso Nacional. www.6.senado.gov.br , acessado em 20/11/2016

BRASIL. Ministério da Marinha, Diretoria de Portos e Costas. **Regulamento para o Tráfego Marítimo**. Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982, alterado pelo Decreto nº 511, de 27 de abril de 1992. Rio de Janeiro. Imprensa Naval. 1994.

BOOTH, Ken. **A aplicação da lei, da diplomacia e da força no mar**; tradução de José Maria do Amaral Oliveira. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1989.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de Direito Administrativo**. 19ª edição. Rio de Janeiro. Editora Lúmen Júris. 2008.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Principais aspectos do direito marítimo e sua relação com a Lex Mercatoria e Lex Marítima**. Revista Sequência Estudos Jurídicos e Políticos, v. 31, n. 61, p. 195-225, dez. 2010.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 18ª edição. São Paulo: Editora Atlas S.A., 2005.

DUARTE NETO, Pedro. **Comentários à lei de segurança do tráfego aquaviário**. Rio de Janeiro: RIOCOR Gráfica e Editora Ltda. 1998.

GONÇALVES BOTAFOGO, Fernando e SOUZA PEREIRA Amarílio. **Disposição oceânica de esgotos sanitários, história, teoria e prática**. Rio de Janeiro. ABES, 1997.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito ambiental brasileiro**. 22. ed. São Paulo: Malheiros, 2014, p. 296 – 297 e 308.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Desenvolvimento sustentável e transportes marítimos**. Revista Direitos Fundamentais & Democracia, v. 1, 2007.

MATTOS, Adherbal Meira. **O Novo Direito do Mar**, Rio de Janeiro, Renovar, 1996.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 36. ed. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 127 e 134

MUKAI, Toshio. **Direito Ambiental Sistematizado**. 4. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2002.

SOARES, Guido Fernandes Silva. **Direito internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidades**. São Paulo: Atlas, 2001.

SUNDFELD, Carlos Ari. **Direito administrativo ordenador**. São Paulo: Malheiros Editores Ltda. 1997.

VEREDAS do Direito. Gustavo Alexandre Magalhães e Luís André de Araújo Vasconcelos. **O Licenciamento Ambiental à Luz do Princípio Constitucional da Proporcionalidade**. Belo Horizonte, v.7, nº.13/14, p. 241-268, Janeiro/Dezembro, 2010.