



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL – UFRGS  
FACULDADE DE DIREITO  
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO “O NOVO DIREITO INTERNACIONAL”

CÁSSIO PEGORARO PIOVESAN

**A RESPONSABILIDADE INTERNACIONAL DO ESTADO PELO DANO MARINHO  
NO ALTO MAR**

PORTO ALEGRE  
2015

CÁSSIO PEGORARO PIOVESAN

**A RESPONSABILIDADE INTERNACIONAL DO ESTADO PELO DANO MARINHO  
NO ALTO MAR**

Monografia apresentada como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Direito Internacional, pelo Curso de Especialização “O Novo Direito Internacional” da Universidade Federal Do Rio Grande do Sul – UFRGS.

Coorientadora: Prof<sup>a</sup>. Ms. Tatiana Cardoso Squeff

PORTO ALEGRE

2015

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, pelo dom da vida.

Aos meus amigos, pelo apoio.

À minha família, pela compreensão.

Ao meu pai, pelo amor e pelos conselhos.

Agradeço principalmente a minha mãe, e esteve presente durante todo este processo, e que foi a pessoa que inspirou esse trabalho e que esteve do meu lado quando eu não acreditei mais em mim mesmo.

Obrigado

## RESUMO

O mar tem servido aos propósitos do homem desde os primórdios, seja para navegação, pesca e alimentação, ou até mesmo como meio de lazer. Em que pese o avanço da tecnologia trazer diversos benefícios ao ser humano no que tange a utilização do mar, ela igualmente gerou efeitos colaterais, como a poluição desse meio. Em razão disso, faz-se necessário trabalhar com a possibilidade de reparação, atribuindo a responsabilidade àquele que deveria primordialmente prevenir o uso incorreto desse meio, fiscalizando a conduta daqueles que o utilizam, isto é, o Estado. Afinal, é ele que detém a obrigação de fiscalizar quando concedendo nacionalidade às embarcações, estejam elas dentro de sua jurisdição ou até mesmo no alto-mar. Nesse aspecto, ressaltando que há maiores dificuldades de se corrigir os danos ambientais perpetrados em águas internacionais em razão da inexistência de uma jurisdição singular sobre o mesmo, o presente estudo dirige-se à investigação do papel dos Estados na preservação do meio ambiente marinho, haja vista a existência de diversos tratados e princípios norteadores na esfera internacional que impõe a esse uma série de obrigações. Dessa forma, ao cabo, almeja-se investigar se o Estado pode ser responsabilizado pelo dano ambiental marinho causado no alto-mar e qual seria a natureza dessa responsabilização.

**Palavras-chave:** Direito do Mar. Direito Ambiental Internacional. Responsabilidade Internacional do Estado. Dano Ambiental Marinho. Alto-mar.

## ABSTRACT

The sea has served to human purposes since the beginning, is for navigation, fishing and food, or even as a means of leisure. Despite the advancement in technology have brought many benefits to humans, when it comes to use of the sea, it also generated side effects, such as pollution of this environment. As a result, it is necessary to work with the possibility of repair, assigning responsibility to the one who should primarily prevent misuse of this environment by watching the conduct of those who use it, this is the State. After all, is the State who has the obligation to supervise when granting nationality to vessels, whether they are within its jurisdiction or even on the high seas. In this regard, emphasizing that there are greater difficulties to correct the environmental damage perpetrated in international waters due to the lack of a singular jurisdiction over it, this study addresses to the investigation of the role of States in the preservation of the marine environment, due the existence of various treaties and guiding principles at the international sphere that requires to the state a series of obligations. Thus, at the end, it aims to investigate whether the state can be held responsible for marine environmental damage on the high seas and what would be the nature of accountability.

**Key Words:** Law of the Sea. International Environmental Law. International Responsibility of the State. High Sea.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>6</b>
<b>2 O DIREITO MARÍTIMO .....</b>	<b>8</b>
<b>2.1 Breve Histórico do Direito do Mar .....</b>	<b>8</b>
2.1.1 Os Grandes Acidentes Marítimos e os Importantes Tratados e Convenções Sobre o Mar.....	15
<b>2.2 A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982.....</b>	<b>25</b>
<b>3 O DIREITO INTERNACIONAL DO MEIO AMBIENTE .....</b>	<b>32</b>
<b>3.1 A Proteção Internacional ao Meio Ambiente.....</b>	<b>32</b>
<b>3.2 O Dano Ambiental .....</b>	<b>36</b>
3.2.1 Dano Ambiental Marinho .....	36
<b>3.3 Fontes do Direito Internacional.....</b>	<b>41</b>
3.3.1 Princípios do Direito Internacional Ambiental .....	42
<b>4 RESPONSABILIDADE INTERNACIONAL DO ESTADO .....</b>	<b>49</b>
<b>4.1 Elementos da Responsabilidade Internacional .....</b>	<b>50</b>
4.1.1 Ato Ilícito.....	51
4.1.2 Imputabilidade .....	54
4.1.3 Dano.....	55
<b>4.2 A Natureza Jurídica da Responsabilidade Internacional .....</b>	<b>56</b>
<b>4.3 A Responsabilidade Estatal pelo Dano Ambiental Marinho em Alto-Mar ....</b>	<b>58</b>
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>64</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O mar tem sido objeto de diversos debates e estudos pela comunidade internacional. Ao longo da história da humanidade, a maneira como o mar é visto pelo homem modificou de forma expressiva.

Nos primórdios, predominava a noção de que o mar que tinha relação direta com a subsistência do homem, ou seja, do mar retiravam alimentos e matéria prima para atender as necessidades de sobrevivência do ser humano. Porém, a constante exploração e, conseqüente, poluição do mar gerou a necessidade de um maior controle sobre sua utilização.

Ao longo do tempo, a sociedade internacional passou a encarar o mar de outra forma, tomando consciência da importância de preservá-lo das ações nocivas do homem. Esse pensamento, contudo, não ocorreu de um momento para outro, mas sim em decorrência das conseqüências que ser humano sofreu pelos danos que causou ao ambiente marinho. Em virtude disso, surgem tratados internacionais com o objetivo de regular os direitos do mar e preservá-lo da degradação.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 trouxe à sociedade internacional uma regulamentação abrangente, contendo conceitos que, até sua instituição, eram motivo de discordância entre os Estados.

Esta Convenção classificou o mar em diversas áreas, cada uma com um propósito, observando suas peculiaridades. O alto-mar encontra-se entre elas, como um espaço que não pertence ao domínio de nenhum Estado, mas sim da comunidade internacional.

O Estado é considerado o principal sujeito de direito na comunidade internacional. Tal fato o torna destinatário não apenas de direitos, mas também de deveres. Em relação ao mar, diversas convenções internacionais elencam os deveres do Estado na preservação marinha.

Nesse sentido, o Direito Ambiental Internacional atua em conjunto com o Direito do Mar no combate à poluição e má utilização dos mares, já que o ambiente marinho também faz parte do meio ambiente global.

Desta forma, o Estado tem o dever de zelar pela manutenção dessa área. Ocorre que, em relação à poluição no alto-mar, se esta resultar da falta de cuidado por parte de alguma nação, existe a dúvida a respeito da possibilidade de responsabilizá-la pelo ocorrido, e quais os procedimentos a serem adotados

Apesar dos esforços no sentido de tornar o direito internacional mais único e igualitário, ainda existem controvérsias a serem esclarecidas no âmbito do direito do mar.

O presente trabalho tem como objetivo comprovar que, ao passo que a comunidade internacional reconhece que o dano ambiental marinho pode ser cometido por um Estado, este deverá ser responsabilizado e compensar as perdas causadas. Para isso, aborda-se temas relevantes em relação ao assunto.

Estudar-se-á a construção do direito marítimo, sua história, principais tratados e acontecimentos, assim como a Convenção das Nações Unidas Sobre o Mar de 1982.

Analisar-se-á o direito ambiental internacional e seus principais princípios, aplicados à defesa do meio ambiente marinho e à responsabilização dos Estados por danos causados ao meio ambiente do alto-mar.

Será explicado como se procede a responsabilização do Estado pela poluição em alto-mar, quando esta decorrer de culpa, assim como sua forma e qual órgão internacional possui competência para analisar o caso.

O presente trabalho utiliza o método dedutivo, trazendo conceitos gerais a respeito do direito do mar e, após, mais especificamente, do direito ambiental internacional, para, enfim, tratar do assunto que é objeto dessa investigação, qual seja, o a responsabilidade do Estado pelo dano ambiental em alto-mar.

Para realização desta pesquisa buscou-se os referenciais teóricos que tratam do tema, para orientar o que se desenvolveu.

O trabalho consiste na compilação da doutrina existente, sem o condão de querer esgotar o assunto.

Foram confrontados os conceitos encontrados na legislação e na doutrina, a respeito da responsabilidade do Estado aos danos causados ao alto-mar.



## 2 O DIREITO MARÍTIMO

A Terra, terceiro planeta em proximidade do sol, e que abriga milhões de espécies de seres vivos diferentes, é conhecido por muitos como o “planeta azul”. Não foi por acaso que recebeu essa denominação, pois a maior parte de sua superfície é coberta por água salgada.

O oceano pode ser definido como uma “extensão de água salgada que rodeia os continentes e cobre a maior parte da Terra”.<sup>1</sup> Com essa grande quantidade de água, coube ao homem buscar formas de transpor as barreiras que dividiam seus continentes para se comunicar com outros povos e, também, utilizar-se do mar para se desenvolver.

### 2.1 Breve Histórico do Direito do Mar

As atividades marítimas, principalmente aquelas voltadas ao comércio datam da antiguidade e, “a partir do momento que ele, homem, percebeu que os objetos podiam flutuar, descobriu que poderia alargar seus horizontes para o além-mar. Assim agregou naturalmente o meio aquático ao seu habitat.”<sup>2</sup>

Com o início da Idade Antiga, o homem opta por se estabelecer em determinados locais em detrimento do modo de vida nômade que levava. Geralmente, o fazia perto de rios e córregos, para que pudesse exercer suas atividades, que eram, naquela época, principalmente voltadas à agricultura. Tal modo de subsistência gerava, por vezes, um excedente de produção que necessitava de escoamento, o que foi motivação para o início do comércio. Desse ponto, a exploração do mar para a atividade pesqueira e o transporte de mercadorias foi intensificado, bem como a comunicação entre povos distintos.<sup>3</sup>

Essas relações que se estabeleceram entre grupos de homens organizados propiciaram “um embrionário direito internacional”<sup>4</sup>. Em algumas codificações antigas, matérias relativas ao direito do mar já podiam ser notadas, como é o caso

---

<sup>1</sup> OCEANO. In: MICHAELIS dicionário de português online. [São Paulo]: Melhoramentos, 2009. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php?lingua=portugues-portugues&palavra=oceano>>. Acesso em: 12 jun. 2015.

<sup>2</sup> PORTO, Marcos Maia. **Portos e o desenvolvimento**. São Paulo: Aduaneiras, 2011. p. 25.

<sup>3</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 55

<sup>4</sup> MIRANDA, Jorge, 2006, p. 10 apud ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 55-56.

do Código de Hamurabi, vigente na Babilônia no século XXIII a.C, e o Código de Manu, dos Hindus, no século VIII a.C. Contudo, destaca-se, na antiguidade, a Lei de Rodes, do século III a.C., escrita numa ilha grega, que normatizou o Direito do Mar e da Navegação e foi adotado por vários outros povos, como o romano.<sup>5</sup>

Sobre a importância as Leis de Rodes, explica Gibertoni que

[...] exerceram grande influência entre os povos antigos. Aliás, é conhecida a passagem narrada no Digesto (D.14-2-29), em que Eudemon de Nicomédia, havendo naufragado, queixava-se ao Imperador Antonino de que fora saqueado pelos habitantes das ilhas Cícladas, ao que o imperador respondeu que era o senhor do mundo, mas que o mar estava sujeito às leis de Rodes, de acordo com as quais deveriam ser julgados os negócios concernentes ao comércio marítimo, a não ser que fossem contrários às leis romanas.<sup>6</sup>

As grandes conquistas de Roma, apesar de serem em sua grande maioria continentais, avançaram para o mar à medida que conseguiram subjugar Cartago, passando a denominar o Mar Mediterrâneo como *mare nostrum*. Inicialmente, utilizou-se da Lei de Rodes para regular o direito marítimo, considerando que a intenção era a de fiscalizar os mares e impedir que ele fosse utilizado indiscriminadamente pelos povos conquistados. O entendimento da época era de que a liberdade dos mares que se aplicava apenas a mercadores e indivíduos, e não à Estados conquistados.<sup>7</sup>

Com o surgimento do Império Romano, essa visão de utilização das águas foi abandonada, e o domínio do mar passou a ser reivindicado pelos romanos. Nesse período, o poder de regulação, fiscalização e proteção marítimos, principalmente contra a pirataria, pertencia exclusivamente a Roma, que, no entanto, permitia o acesso à livre navegação por este espaço. Nessa época não existia ainda uma distinção clara entre os romanos sobre a delimitação dos mares, sem divisões e conceitos de alto-mar e mar territorial, por exemplo.<sup>8</sup>

Na Idade Média, as transformações socioeconômicas foram marcadas pelo fim regime feudal e ascensão do comércio. A consolidação de pequenos mercados fora dos domínios dos senhores feudais ganhavam mais atenção. As produções agrícola e de manufatura deixaram de servir apenas para a subsistência dos

---

<sup>5</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 55-56.

<sup>6</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1998. p. 7.

<sup>7</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 59-60.

<sup>8</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 60-61.

produtores, passando a ser transportadas para as cidades. Estas, que possuíam visível potencial econômico, tinham como base a atividade mercantil, e propiciaram a formação da burguesia como nova classe detentora de riqueza e poder. No fim dessa era, o mercado consumidor tornou-se vasto, propiciando o fim de conceitos morais religiosos da época, relativos ao comércio, ensejando sua popularização bem como o acúmulo de riqueza.<sup>9</sup>

Conjuntamente com as transformações sociais dos Estados, outros fatores influenciavam maiores definições nos conceitos de mar. A possibilidade de proteção contra piratas, Estados rivais e doenças de embarcações estrangeiras, a possibilidade de cobrança de impostos sobre embarcações e também a exploração de recursos naturais como a pesca incitaram os Estados a reivindicar, de forma unilateral, o domínio sobre o mar.<sup>10</sup>

Surgiram diversas codificações, como a *Maritime Ordinances of Trani*, em 1063, e a *Port of Arles: The Navigation Code*, em 1150, que versavam sobre o direito do mar. A Igreja, através da publicação do *Liber sextus Bonifacii VIII cum glosis*, pelo Papa Bonifácio VIII, menciona que o novo Papa deveria ser eleito na mesma localidade onde o seu antecessor falecera e ainda, caso a morte do antecessor acontecesse no mar, a eleição deveria ser realizada no Estado ao qual pertencia o mar. Isso demonstra que a Santa Sé reconhecia que o Estado teria domínio territorial sobre o mar.<sup>11</sup> Zanella ensina que:

[...] o que marcou a Idade Média em relação ao Direito do Mar foi o surgimento da ideia de domínio territorial sobre uma parte do mar. Independente das distâncias que cada doutrinador ou Estado determinaram sobre a extensão deste domínio, é nesta época que a noção de existência de uma faixa de mar adjacente (sobre a qual o Estado exerce a sua jurisdição) fica absolutamente consagrado.<sup>12</sup>

Destacou-se, ainda na Idade Média, o crescimento do comércio marítimo. Em decorrência disso, ocorreu a criação de diversas coletâneas relacionadas ao direito marítimo de origem costumeira, advindas principalmente de cidades italianas, como

---

<sup>9</sup> PORTO, Marcos Maia. **Portos e o desenvolvimento**. São Paulo: Aduaneiras, 2011. p. 30-31.

<sup>10</sup> BARROS, José Fernando Cedeño de. **Direito do mar e do meio ambiente**: a proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o Brasil e o Mercosul. São Paulo: LEX, Aduaneiras, 2007. p. 63.

<sup>11</sup> BARROS, José Fernando Cedeño de. **Direito do mar e do meio ambiente**: a proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o Brasil e o Mercosul. São Paulo: LEX, Aduaneiras, 2007. p. 63-65.

<sup>12</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 66.

Pisa, Veneza e Amalfi, sendo que esta última talvez tenha sido a primeira a desenvolver um vasto comércio marítimo com regras próprias para o direito dos mares.<sup>13</sup>

Entretanto, a transformação na navegação marítima mundial evidenciou-se na Idade Moderna. Grandes potências como Espanha e Portugal lançaram-se ao mar com o intuito de descobrir o caminho das Índias, que, obtendo êxito no seu intento, assinaram o Tratado de Tordesilhas, em 1494, que dividia entre esses países os mares e terras já descobertos e também aqueles que seriam desvendados.<sup>14</sup>

O Papa Alexandre VI, na bula intitulada *Inter Coetera*, favoreceu Espanha e Portugal com a garantia de direitos exclusivos de soberania sobre as descobertas por eles realizadas, conforme o Tratado de Tordesilhas, com a condição de que os povos das novas terras fossem apresentados ao cristianismo. Iniciou-se assim a discussão sobre o mar territorial, cuja ideia de direito à propriedade individual, que os Estados possuíam sobre suas descobertas, passa a ser entendida como aquela “[...] do direito à soberania da cidade ribeirinha”.<sup>15</sup> A respeito, Barros esclarece que “A doutrina da época não põe em dúvida o direito de jurisdição que cada cidade possui sobre o mar territorial circundante. A soberania do mar é encarada como um prolongamento daquela sobre a terra”.<sup>16</sup>

Contudo, essa soberania exercida por Portugal e Espanha sofre oposição da Inglaterra, que criou a Companhia Inglesa das Índias Orientais, visando se beneficiar das riquezas exploradas nas Índias, e também da Holanda, que declarou estado de guerra contra a união pessoal entre Espanha e Portugal, ingressando de forma incisiva na navegação marítima.<sup>17</sup>

Hugo Grotius e Francisco de Victoria se insurgiram contra as intenções de Portugal e Espanha a respeito da exclusividade do comércio marítimo. Assim, Victoria afirmava serem os meios de comunicação, rios, mares, e portos “bem de todos”, e o comércio, um direito natural em virtude da “interdependência dos

---

<sup>13</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1998. p. 8-9.

<sup>14</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 67.

<sup>15</sup> BARROS, José Fernando Cedeño de. **Direito do mar e do meio ambiente: a proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o Brasil e o Mercosul**. São Paulo: LEX, Aduaneiras, 2007. p. 64-65.

<sup>16</sup> BARROS, José Fernando Cedeño de. **Direito do mar e do meio ambiente: a proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o Brasil e o Mercosul**. São Paulo: LEX, Aduaneiras, 2007. p. 65.

<sup>17</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 70.

homens”.<sup>18</sup> Por sua vez, Grotius (que escreveu sobre a liberdade dos mares - *Mare liberum*) considera que os mares são “[...] propriedade comum de direito das gentes”<sup>19</sup> e a doação do Papa não teria nenhuma eficácia. Entende que as nações são livres para fazer o comércio com outras, pertencendo assim, o direito ao comércio a todos: nações e indivíduos.<sup>20</sup>

Cretella Neto, em sua obra, ensina que

[...] Hugo Grócio (1583-1645) à frente, pugnou pela liberdade dos mares. Em sua obra, *Mare Liberum* [...], Grócio limitava a jurisdição do Estado costeiro até o ponto sobre o qual conseguia fazer valer sua soberania[...]. Grócio escreveu esse tratado enquanto conselheiro da Companhia das Índias Orientais, tendo como ponto de partida a questão da captura da nau lusitana *Santa Catarina*. Além disso, atacou a política portuguesa do *Mare clausum* e sua cláusula de monopólio sobre o comércio das Índias Orientais, bem como defendeu os direitos dos pescadores holandeses de fazerem capturas em águas estrangeiras. O argumento de Grócio era o de que o mar é livre para todos e ninguém tinha o direito de negar a outros que também tivessem acesso.<sup>21</sup> (grifo do autor).

Existem, nesse período, posicionamentos opostos entre os que apoiam o *Mare liberum* e os que vão contra ele, como o historiador Jonh Shelden, que escreveu o *Mare clausum*. Este, em contrapartida, entende que “o mar é suscetível de ser apropriado da mesma forma que o território”.<sup>22</sup>

Leciona Mello que “[...] a liberdade dos mares vai ser uma construção lenta em virtude do direito do comércio. Foi o interesse de grandes potências econômicas e comerciais que [...] vão conseguir impor a ideia de liberdade”.<sup>23</sup>

Em 1610, em uma conferência acerca de pescarias que ocorreu em Londres, os representantes dos países baixos declararam a impossibilidade de um Estado exercer poder no mar em distância maior do que a alcançada pelo tiro de uma bala de canhão, ou seja, o limite dos direitos do Estado seria o quão longe ele pudesse se

<sup>18</sup> BARROS, José Fernando Cedeño de. **Direito do mar e do meio ambiente**: a proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o Brasil e o Mercosul. São Paulo: LEX, Aduaneiras, 2007. p. 65.

<sup>19</sup> MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Alto-mar**. Rio de Janeiro: Renovar, 2001. p. 29.

<sup>20</sup> MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Alto-mar**. Rio de Janeiro: Renovar, 2001. p. 29.

<sup>21</sup> CRETILLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 544-456.

<sup>22</sup> BARROS, José Fernando Cedeño de. **Direito do mar e do meio ambiente**: a proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o Brasil e o Mercosul. São Paulo: LEX, Aduaneiras, 2007. p. 67.

<sup>23</sup> MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Alto-mar**. Rio de Janeiro: Renovar, 2001. p. 25.

proteger com a sua artilharia. Posteriormente, em 1782, em substituição a esse critério, Ferdinando Galiani propôs a distancia de três milhas a contar da terra firme.<sup>24</sup>

Desta forma, o século XVIII foi marcado principalmente pela discussão acerca do tamanho do mar territorial, em um primeiro momento com a adoção da doutrina de Cornelius van Bykershoek, um jurista holandês “[...] teoriza este conceito do poderio referindo-se à extensão do mar territorial como sendo a distância do alcance de um tiro de canhão”<sup>25</sup>, apesar de que sua ideia não é exatamente vinculada à distância vencida pelo tiro em si, mas sim à dimensão da área que o Estado ribeirinho consegue alcançar com seu poder militar, exercendo então ali sua soberania.<sup>26</sup>

Casella explica que já no início do século XVII Hugo Grócio passa a entender “[...] que a jurisdição do estado costeiro se exerce no mar que banha as suas costas até onde, do continente, é possível a tal estado fazer-se obedecer por aqueles que passam no dito mar”.<sup>27</sup>

Apesar da fácil determinação da distância do tiro de canhão, sua mutabilidade dava-se em consequência do desenvolvimento e da capacidade do poder bélico de cada Estado. Popularizou-se, então a ideia de Galiani que, considerando essa variação do alcance da bala, fixava como distância máxima desse tiro o limite de três milhas.<sup>28</sup>

A discussão acerca da largura do mar territorial continua na entrada do século XIX e, em conjunto à outras questões controversas surge a necessidade de uma regulamentação, comum a todos, sobre o mar. Em 1882, em Haia, ocorre o primeiro tratado internacional sobre o direito marítimo, que tinha como escopo a política da pesca no Mar Norte. Ao final deste século, o poder soberano exercido no mar territorial, assim como o de fiscalização em uma área adjacente, foi consolidado.<sup>29</sup>

A esse respeito, Casella discorre que

A regra do alcance do tiro de canhão, logo convencionada com a distância de três milhas, prevaleceu, de certo modo, desde o século XVIII até o século XX, quando os estados costeiros, munidos de novas tecnologias, que lhes viabilizaram a prática da pesca, além da distância costumeira das três milhas, principiaram por reclamar largura maior, para seus mares

<sup>24</sup> BARROS, José Fernando Cedeño de. **Direito do mar e do meio ambiente**: a proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o Brasil e o Mercosul. São Paulo: LEX, Aduaneiras, 2007. p. 69.

<sup>25</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 74.

<sup>26</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 74.

<sup>27</sup> CASELLA, Paulo Borba. **Direito internacional dos espaços**. São Paulo: Atlas, 2009. p. 388.

<sup>28</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 75.

<sup>29</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 77-79.

territoriais, como forma de assegurar, para si e seus nacionais, a exclusividade sobre a exploração e preservação dos recursos, encontrados nessas áreas, mais distantes de sua costa.<sup>30</sup>

Ao final do século XIX, o Comitê Marítimo Internacional (CMI), ao congregar profissionais dos transportes marítimos e os professores de direito marítimo, originou dezenas de convenções a respeito da segurança no mar. Tais convenções vieram ao encontro, particularmente, dos interesses privados, contudo, reforçou também a internacionalização do direito do mar, o que diminuiu a importância das regulamentações internas, tornando mais próximos os conceitos de direito marítimo e direito do mar.<sup>31</sup>

No século XX, o poder soberano dos Estados costeiros em relação à faixa com a distância de 3 milhas era plenamente aceito, mas, algumas nações defendiam o aumento de 6 às 12 milhas marítimas. A comunidade internacional concorda com a necessidade de haver uma fiscalização e controle das navegações que ocorriam no espaço que se seguia ao mar territorial, posto que já era uma realidade a liberdade de navegar em alto-mar e havia uma predisposição no sentido de que os espaços marítimos fossem regulados de forma geral. A primeira tentativa nesse sentido foi a Conferência de 1930, na cidade de Haia, que tinha intenção de determinar uma largura do mar territorial no âmbito internacional.<sup>32</sup>

A referida Conferência teve a participação de 48 países, ocorrendo no período entre 13 de março e 12 de abril de 1930, que, além de encontrar uma largura do mar territorial comum a todos, possuía também a intenção de normatizar os direitos em relação a pesca fora desse espaço. Contudo, como muitos Estados já faziam uso de área que excedia a faixa de mar em questão, não houve unanimidade sobre o assunto. Assim, a Conferência, além de não lograr êxito na fixação de limites exatos e comuns a todos, também retrocedeu em relação à regra das 3 milhas e, como resultado das divergências, tampouco fixou uma outra distância.<sup>33</sup> Nas palavras de Zanella,

[...] a Conferência de 1930 não reconheceu os regimes jurídicos das águas interiores e da zona contígua e, sobretudo, não fortaleceu a regra das 3 milhas, nem estabeleceu nenhum outro limite para o mar territorial. O texto

<sup>30</sup> CASELLA, Paulo Borba. **Direito internacional dos espaços**. São Paulo: Atlas, 2009. p. 390.

<sup>31</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 547.

<sup>32</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 79.

<sup>33</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 79-80.

final da Conferência acabou por nem ser votado e aprovado pelos Estados, não constituindo um tratado internacional. Apesar disso, a Conferência apresentou o primeiro grande esforço de sistematização de normas consuetudinárias internacionais, bem como colaborou de forma expressiva para o desenvolvimento do Direito e das Relações Internacionais posteriores.<sup>34</sup>

Em contrapartida, houve a criação de diversas organizações internacionais que cuidavam, pelo menos de parte, dos assuntos do direito do mar após o ano de 1945. Destacam-se a Organização Marítima Internacional (OMI), com sede em Londres, que tratava do transporte e navegação marítimo, e a Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO), que tratava da matéria de pesca. Algumas organizações regionais também tiveram importante atuação em algumas áreas relacionadas ao mar, como a proteção do meio ambiente e “[...] os créditos para a construção naval”.<sup>35</sup>

Castro Júnior menciona que, por causa do crescente tráfego marítimo pós II Guerra Mundial e da problemática a ele atribuída, como: acidentes ambientais, abalroamentos, colisões, somados à pressão da opinião pública internacional, sofrida pelos governos dos Estados, “[...] muitos países sustentavam que um corpo internacional permanente fosse criado para promover a segurança da navegação mais efetivamente, mas somente com a criação da ONU essas esperanças se realizaram”.<sup>36</sup>

### 2.1.1 Os Grandes Acidentes Marítimos e os Importantes Tratados e Convenções Sobre o Mar

Ensina Gibertoni que “[...] com a intensificação crescente da navegação e do comércio no mar, surgiu a necessidade de serem criadas e adotadas normas específicas. Foi o conjunto dessas regras que constituiu o denominado *direito marítimo*”.<sup>37</sup> (grifo do autor).

A Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição do Mar por Óleo (OILPOL) surgiu com o intuito de controlar as constantes práticas que poluíam o

<sup>34</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 80.

<sup>35</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 548.

<sup>36</sup> CASTRO JR., Osvaldo Agripino de. Aspectos destacados da proteção do meio ambiente marinho no Brasil. **Revista de Direito Ambiental**, v.11, n.43, jul./set. 2006, p. 228.

<sup>37</sup> GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1998. 508 p.6



mar, através do descarte inadequado de óleo. Entretanto, a OILPOL abrigava em seus comandos tanto mais exceções do que obrigações, carecendo de uma postura mais imperativa, embora servisse de modelo para tratados que viriam posteriormente<sup>38</sup>. Entrou em vigor em 17 de março de 1958 e veio fomentar a sistematização dos conceitos no campo da proteção ambiental marinha, que ainda eram precários.<sup>39</sup>

Por sua vez, a I Conferência sobre o Direito do Mar de Genebra ocorreu em 1.958, dos dias 24 de fevereiro à 27 de abril, contando com a participação de mais de oitenta governos, organizações internacionais e observadores. Na oportunidade, quatro convenções foram assinadas no dia 29 de abril, as quais versavam sobre o Alto Mar, a conservação de recursos naturais e a pesca no Alto Mar, o Mar territorial e a Zona Contígua, e a plataforma continental.<sup>40</sup>

A Convenção dedicada ao Mar territorial, de 1958, não definiu a sua largura, eis que “[...] limitava-se a declarar que a soberania do estado se estende além de seu território e de suas águas internas, a uma zona de mar adjacente a suas costas, designada pelo nome de mar territorial.”<sup>41</sup> Já em relação a zona contígua, ficou definido que teria largura máxima de 12 milhas e que o Estado teria poder de vigilância e fiscalização sobre ela, mas não soberania.<sup>42</sup>

A Convenção Sobre o Alto Mar, destacou a liberdade dos mares, principalmente em relação à navegação, a pesca, sobrevoo, e colocação de oleodutos e cabos submarinos.<sup>43</sup> Explica Zanella que

Resumidamente, podemos afirmar que a Conferência de Genebra sobre o Direito do Mar de 1958 teve o grande mérito de regular de modo universal as questões jurídicas relacionadas ao mar e a navegação. Os quatro textos adotados podem ser considerados marcos do Direito Internacional, pois obtiveram êxito expressivo e conseguiram unificar e esclarecer temas históricos. Não obstante todo esse progresso, não foi possível delimitar a extensão do mar territorial, deixando, a referida Convenção, de corresponder ao maior anseio do Direito Internacional sobre os mares e oceanos. Ademais, o problema da pesca continuou por resolver, uma vez que a convenção não foi capaz de definir com precisão os limites e poderes

---

<sup>38</sup> CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007. p. 97.

<sup>39</sup> CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007. p. 99.

<sup>40</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 82-83.

<sup>41</sup> CASELLA, Paulo Borba. **Direito internacional dos espaços**. São Paulo: Atlas, 2009. p.391.

<sup>42</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 84

<sup>43</sup> CASELLA, Paulo Borba. **Direito internacional dos espaços**. São Paulo: Atlas, 2009. p. 594-595.

estatais sobre o tema. Ainda, a imprecisão na delimitação da plataforma continental constituiu mais uma falha na conferência.<sup>44</sup>

Para Vieira e Barcellos, a poluição dos mares e oceanos preocupa cada vez mais e sucede de forma direta ou através do deságue das águas fluviais. Ensinam que:

Uma das maiores causas de poluição ambiental nos mares e oceanos são as catástrofes com navios e petroleiros. Em 1967, o navio *Torrey Canyon* encalhou na costa da Inglaterra e cerca de 123.000 toneladas de óleo vazaram, causando a morte de 30.000 pássaros. Em 1979, o navio *Atlantic Express*, nas Índias Ocidentais, na cidade de Tobago, provocou o vazamento de 287.000 toneladas de óleo. No Alasca, em 1989, o petroleiro *Exxon Valdez* deixou vazar 37.000 toneladas de óleo bruto. No Brasil, os acidentes corridos com petroleiros, entre 1978 a 2006, somam 6.700 ocorrências.<sup>45</sup>

Entre os grandes acidentes que causaram danos graves ao meio ambiente marinho, destaca-se o do petroleiro *Torrey Canion*. O navio liberiano, pertencente à Barracuda Tanker Corporation, no dia 18 de março de 1967, sofreu um grave acidente enquanto navegava em direção ao seu destino, perdendo grande parte de sua carga, de aproximadamente 120 mil toneladas de óleo.<sup>46</sup>

Com sete milhas de distância do País de Gales, o navio colidiu com um recife, que gerou avarias na embarcação, provocando, por consequência, o vazamento de quase 40 mil toneladas da carga no mar.<sup>47</sup>

O navio, inicialmente partiu-se em dois em decorrência das tentativas de desenganche e das condições marítimas. Após, em três, como resultado de atos dos bombeiros britânicos que utilizaram dispositivos de explosão ao tentar, com mais agilidade, exterminar a mancha de óleo através de sua combustão. Contudo a cortina de fumaça originada rumou para o Canal da Mancha, alcançando a Inglaterra. Tal incidente, devido suas graves consequências, resultou na constituição de um comitê legal, cuja finalidade era a de apoiar os debates a respeito da responsabilidade dos danos advindos da poluição por óleo, assim como a responsabilização e compensação financeira.<sup>48</sup>

---

<sup>44</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 85.

<sup>45</sup> VIEIRA, Andréia Costa; BARCELLOS, Ilma de Camargo. Água: bem ambiental de uso comum da humanidade. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo, v. 14, n. 53, p. 65-66, jan./mar. 2009.

<sup>46</sup> CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007. p. 48.

<sup>47</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 310.

<sup>48</sup> CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007. p. 49.

A Convenção de Genebra de 1958 estabelecia apenas alguns princípios gerais, como em seu artigo 24, onde convencionava que os Estados deveriam estabelecer as regras para prevenir a poluição marinha. Percebeu-se, nesse momento, a necessidade de uma maior regulamentação sobre o assunto.<sup>49</sup>

O acidente do *Torrey Canyon*, entretanto, contribuiu para a realização de diversos “eventos” na esfera internacional sobre o direito do mar, como, por exemplo, a *Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo* e a *Convenção Internacional Relativa à intervenção em Alto-Mar em Caso de Acidentes de Poluição por Óleo*, ambas firmadas em Bruxelas. Posteriormente, em 1973, serviria de inspiração para a criação da Convenção Internacional para a prevenção da Poluição por Navios.<sup>50</sup>

Decorrente da modificação da Convenção Internacional para Prevenção das Águas do Mar por Hidrocarbonetos, de 1954, surgiu a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios, em outubro de 1973. Essa Convenção foi aditada pelo protocolo de 1978, sendo denominada então de Marpol 73/78. Seu texto continha uma série de regras que visavam um limite ao derrame de substâncias que possam causar poluição no mar.<sup>51</sup> Explica Accioly, Silva e Casella que

Embora a poluição por óleo contribua proporcionalmente pouco para a poluição do mar, uma vez que a poluição de origem terrestre é responsável por cerca de 80% da poluição marinha, os vazamentos e lançamentos de óleo no mar são os mais dramáticos, considerando a exploração da mídia e os efeitos sobre a opinião pública. Com efeito, as catástrofes causadas por acidentes com superpetroleiros atingem de forma muito mais intensa, porém pontual, o meio ambiente, a economia e o cotidiano das pessoas, enquanto a poluição por alijamento, gradual e ‘diluída’, mas constante e de larga escala, atrai menor atenção. De toda forma, não mais se subestimam os efeitos da poluição por óleo [...].<sup>52</sup>

A MARPOL buscou tratar não apenas da poluição pelo óleo, mas também por outros agentes. Suas regras principais tratavam a responsabilidade dos estados

<sup>49</sup> BARROS, José Fernando Cedeño de. **Direito do mar e do meio ambiente**: a proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o Brasil e o Mercosul. São Paulo: LEX, Aduaneiras, 2007. p. 77.

<sup>50</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 311-312.

<sup>51</sup> BARROS, José Fernando Cedeño de. **Direito do mar e do meio ambiente**: a proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o Brasil e o Mercosul. São Paulo: LEX, Aduaneiras, 2007. p. 149.

<sup>52</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 729-730.

costeiros de fiscalizar e cooperar, assim como procedimentos para certificação e inspeção. Contou, ainda com seis anexos de adesão obrigatória, que detalhavam regras técnicas sobre o transporte marítimo.<sup>53</sup>

Estipulava, em seu Anexo III, regras genéricas que preveniam a contaminação resultante de substâncias nocivas, de onde foi elaborado um Manual Marítimo Internacional Sobre Mercadorias Perigosas (Manual IMDG). Ainda, em seu Anexo I, na regra número 9, ficou estabelecido o princípio que proibia o lançamento de hidrocarbonetos no mar.<sup>54</sup>

Convém, ainda, destacar a Convenção de Londres de 1972, que tratou, também, da poluição marinha. A Convenção de Londres sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e outras Matérias teve como objeto “restringir o alijamento de resíduos e outros poluentes nos mares por embarcações, aeronaves, fontes terrestres, plataformas ou outras estruturas feitas pelo homem”.<sup>55</sup>

Tal convenção veio em confronto com a crença da época de que o mar teria ampla capacidade para assimilar, sem grandes problemas, qualquer tipo de resíduo advindo dos continentes, evitando abusos nesse sentido<sup>56</sup>, como já se percebe em seu preâmbulo:

Noting that marine pollution originates in many sources, such as dumping and discharges through the atmosphere, rivers, estuaries, outfalls and pipelines, and that it is important that States use the best practicable means to prevent such pollution and develop products and processes which will reduce the amount of harmful wastes to be disposed of; Being convinced that international action to control the pollution of the sea by dumping can and must be taken without delay but that this action should not preclude discussion of measures to control other sources of marine pollution as soon as possible and; Wishing to improve protection of the marine environment by encouraging States with a common interest in particular geographical areas to enter into appropriate agreements supplementary to this Convention;<sup>57</sup>

Passados onze anos do desastre com o *Torrey Canyon*, o navio-tanque *Amoco Cadiz* também sofreu um acidente que resultou em mais um grande vazamento de

<sup>53</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 730.

<sup>54</sup> BARROS, José Fernando Cedeño de. **Direito do mar e do meio ambiente**: a proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o Brasil e o Mercosul. São Paulo: LEX, Aduaneiras, 2007. p. 149-150.

<sup>55</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 728.

<sup>56</sup> CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos**: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007. p. 74.

<sup>57</sup> TREVES, Tullio. Ocean. In: BIANCHI, Andrea (Ed.). **World treaties for the protection of the environment**. Milano: Istituto per l’Ambiente, 1992. p. 161-162..

óleo. Pertencia a uma companhia da América do Norte que tinha uma filial nas Bahamas, e carregava aproximadamente 120 mil toneladas de óleo. Durante seu trajeto, constatou problemas mecânicos, enviando sinal via rádio a todos para que os barcos próximos não chegassem perto, mantendo, então, uma distância segura. Um navio alemão de resgate realizou aproximação e contactou o *Amoco Cadiz* oferecendo ajuda, porém, o capitão deste último demorou muito na resposta, na tentativa de contatar seus superiores. No dia que se seguiu, o navio-tanque, que estava encalhado ao norte da Bretanha, em Portsall Rocks, se quebra em duas partes, derramando toda a sua carga no mar. As manchas de óleo se espalharam ao longo da costa francesa, causando grande dano ao meio ambiente local e matando milhares de animais nativos, além de prejudicar a pesca e o turismo.<sup>58</sup>

Devido ao seu despreparo, as atitudes tomadas pela França, na tentativa de impedir os danos ambientais, não foram exitosas. A demora de ação e a imprevidência para um acontecimento daquele porte prejudicaram a operação de salvamento. A limpeza das praias foi realizada de forma rudimentar, em detrimento das tecnologias mais avançadas que não haviam funcionado. Com a ação de aproximadamente 10 mil homens do exército francês, que utilizaram ferramentas básicas e inadequadas para o evento, como sacos plásticos, baldes e pás para limpar a sujeira feita pelo óleo. Em 28 de março daquele ano, devido às más condições do mar, o navio se partiu em três pedaços, momento em que a marinha francesa resolveu afundá-lo.<sup>59</sup>

A comoção do governo francês foi tamanha que imediatamente foram adotadas diversas medidas que prevenissem a ocorrência de novas tragédias do gênero, como decretos que versavam sobre o combate à poluição do mar, assim como regras a ser seguidas pelos capitães dos navios, que deveriam identificar qual o conteúdo da carga transportada e ainda regras que exigiam a imediata informação ao governo sobre o caso de ocorrência de acidentes.<sup>60</sup>

No caso em questão, o governo francês buscou a reparação dos danos causados pelo acidente com o navio, através de uma ação, que teve ingresso em

---

<sup>58</sup> CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos**: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007. p. 103-104.

<sup>59</sup> CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos**: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007. p. 104.

<sup>60</sup> BARROS, José Fernando Cedeño de. **Direito do mar e do meio ambiente**: a proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o Brasil e o Mercosul. São Paulo: LEX, Aduaneiras, 2007. p. 80.

1985, requerendo U\$ 769.800,00, computadas, neste valor, “[...] as perdas causadas à indústria pesqueira, à conchilicultura e à indústria hoteleira, além dos gastos com a limpeza”.<sup>61</sup>

O foro competente ao julgamento do caso deveria ser o da França, conforme Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em Casos de Poluição por Óleo de Bruxelas de 1969. Contudo, caso a demanda de reparação do dano tivesse ingresso nessa corte, seria aplicado à lide a responsabilidade objetiva do demandado, constante na Convenção. Ocorre que, essa responsabilidade sofreria uma limitação que, no caso, seria um teto de indenização de menos de 78 milhões de francos, o que não satisfaria o valor pretendido, na época.<sup>62</sup>

Assim sendo, Estado francês demandou contra a empresa americana, dona do navio, na justiça dos Estados Unidos, levando em conta o fato de que os EUA não faziam parte da referida Convenção. Utilizou-se, aqui, “[...] como elemento de conexão a nacionalidade do proprietário do navio com aquele sistema jurídico”<sup>63</sup>

A decisão final da Corte Federal de Illinois, em 1988, decidiu por conceder os pedidos de indenização, que abarcavam os gastos da França com a limpeza dos resíduos e ressarcimento pelas perdas ocorridas. Já os pedidos de reparação dos danos ambientais havidos não foram concedidos.<sup>64</sup>

Outro grande episódio relativo a poluição do mar por superpetroleiros foi o caso Exxon Valdez. Seguindo as diretrizes da Convenção Marpol, em 1986, o navio-tanque *Exxon Valdez*, construído com tecnologia moderna, foi entregue a Companhia de Navegação Exxon (Esso). Pecou, contudo em apenas um item, pois foi construído com um casco simples, já que o duplo não era exigido até então. Na época, a Companhia de serviços Alyeska era a responsável pelo gerenciamento do sistema de Oleodutos Trans-Alasca, que ligava a cidade de Valdez aos campos de gás e óleo da Baía de Prudhoe.<sup>65</sup>

---

<sup>61</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 325.

<sup>62</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 326.

<sup>63</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 326.

<sup>64</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 327.

<sup>65</sup> CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007. p. 106-107.

Ao partir do porto da cidade de Valdez, o navio e sua tripulação seguem navegando pelo Estreito de Príncipe William, com um carregamento de aproximadamente 190 mil toneladas de óleo. Na sexta feira que sucedeu o dia da partida, o percurso traçado pelo comandante Joseph Hazelwood não sai como planejado. A embarcação atingiu as pontas da pedra de Bligh, o que resultou em um grande rasgo no casco do petroleiro.<sup>66</sup>

A catástrofe com o navio resultou no derramamento de aproximadamente 38 mil toneladas de petróleo, que poluíram cerca de mil milhas da costa do Alasca. Mais de 25 mil animais nativos foram mortos, além dos outros que foram prejudicados pelo contato com o óleo, e a pesca, segunda maior atividade comercial depois da exploração de petróleo, sofreu, também, com os efeitos da poluição.<sup>67</sup>

A falta de preparo das autoridades e da Alyeska também contribuíram para o agravamento da situação, visto que a estratégia para deter o vazamento, em conjunto com a Guarda Costeira, demorou demais. Em torno de 137 mil toneladas de óleo foram salvas do *Exxon Valdez*, mas as limitações físicas das instalações locais, como aeroportos, não foram de grande ajuda.<sup>68</sup> Lembra Barros que, no caso acima mencionado,

[a] catástrofe acarretada pelo Exxon Valdez desvendou a insuficiência dos montantes de indenização fixados pelos protocolos de 1984 em um acidente de petróleo de tamanha amplitude. De fato, a aplicação dos protocolos teria propiciado indenizações de 60 milhões de dólares norte-americanos, número bem pequeno ante os bilhões já despendidos pelo grupo Exxon.<sup>69</sup>

Em 1989, contando com mais de 170 países integrantes, foi assinada a Convenção da Basileia sobre o Controle do Movimento Transfronteiriço de Resíduos Perigosos e Seu Depósito. A intenção da convenção era controlar os resíduos perigosos, excluindo os resíduos radioativos, bem como aqueles de descarga,

---

<sup>66</sup> CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos**: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007. p. 108-109.

<sup>67</sup> BARROS, José Fernando Cedeño de. **Direito do mar e do meio ambiente**: a proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o Brasil e o Mercosul. São Paulo: LEX, Aduaneiras, 2007. p. 88-89.

<sup>68</sup> CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos**: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007. p. 110-111.

<sup>69</sup> BARROS, José Fernando Cedeño de. **Direito do mar e do meio ambiente**: a proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o Brasil e o Mercosul. São Paulo: LEX, Aduaneiras, 2007. p. 89.

considerada normal, de resíduos de navios que estejam sujeitos a outras convenções<sup>70</sup>. Reconhece ainda às partes

[...] o direito de proibir a importação de resíduos, informando as demais partes sobre essa decisão; o dever de proibir a exportação de resíduos, quando as partes forem informadas da proibição de importação; o dever de proibir a exportação se o país importador não tiver autorizado por escrito a importação específica do resíduo, caso esse país não haja notificado a proibição de importação às demais partes, entre outros.<sup>71</sup>

A respeito, Soares escreve que, chegando a um compromisso, a Convenção da Basileia

[...] permitiu-se o movimento transfronteiriço de resíduos tóxicos, sobre a observância de severas condições, em particular, de que tanto nos países exportadores quanto nos países receptores, haja autoridades governamentais específicas a respeito de assuntos do meio ambiente, e que qualquer movimento seja expressamente autorizado, concomitantemente, por ambas, com os deveres de informações ao Secretariado daquela Convenção.<sup>72</sup>

Outro acontecimento nocivo ao meio ambiente marinho deu-se no dia 11 de dezembro de 1999, quando o navio-tanque Erika, com bandeira de Malta e 24 anos desde sua construção, começou a adernar. Ele carregava em torno de 31 mil toneladas de óleo e seguia em direção a Durkerque, na França.<sup>73</sup>

No início do próximo dia, o navio rachou em duas partes, a 83 quilômetros da costa francesa, na Baía de Biscoia. Após 11 dias do acidente, manchas de óleo da carga que vazou chegaram ao continente, em Finisterre. Ainda, dias depois, uma camada de óleo que chegava a até 30 centímetros de espessura chegou à ilha de Groix. Testes de laboratório confirmaram que o produto continuaria flutuando na água e não se dispersaria de forma natural, o que levou as autoridades da França a organizar uma operação, para amenizar a poluição, com dimensões nunca imaginadas.<sup>74</sup>

A fauna e a flora da região atingida foram prejudicadas de forma grave. Mais de 50 mil pássaros foram encontrados mortos devido ao contato com o óleo, sendo

<sup>70</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 791.

<sup>71</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 191-792

<sup>72</sup> SOARES, Guido Fernando Silva. **Direito internacional do meio ambiente, emergência, obrigações e responsabilidades**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2003. p. 107.

<sup>73</sup> CALIXTO, Robson José. Incidentes marítimos: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007. p. 127.

<sup>74</sup> CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007. p. 127-128.



que se estima que cerca de 300 mil pudessem ter sido afetados. Voluntários e mais de 5 mil profissionais formaram a equipe de trabalho que fez parte da ação que recolheu cerca de 200 mil toneladas de resíduos. A Autoridade Marítima de Malta, em suas investigações, diagnosticou cinco, quando da avaliação das condições do navio, bem como a falta de urgência na comunicação do ocorrido às autoridades costeiras. O navio já teve registro em quatro países diferentes e teve pelo menos sete outros nomes. Recebeu cinco detenções das 16 inspeções que o *Port State Control* realizou.<sup>75</sup>

Outras companhias já haviam se negado a fretar o navio por questões de segurança, o que não foi o caso da Companhia *TotalFina*, a responsável pelo carregamento. Pressionada pelo público e pela política, a empresa se compromissou a: dar apoio para a recuperação do restante da carga do Erika (o que custaria US\$ 60 milhões); enviar US\$ 45 milhões para que o equilíbrio ecológico fosse restaurado e, ainda, US\$ 4,5 milhões para o incentivo do turismo.<sup>76</sup>

Explica Barros que

No que tange ao Direito Internacional, o Senado Francês sugeriu uma previsão no sentido de que cada Estado tome disposições para reagrupar o conjunto de ações relativas a um mesmo sinistro perante uma única jurisdição e instituir regras de atribuição de competência em caso de acidentes transfronteiriços; modelar a responsabilidade do proprietário em função do perigo que representa o navio e a sua carga [...], bem como providenciar a instituição do tribunal competente para decidir sobre as diversas contestações relativas aos direitos do proprietário de limitar a sua responsabilidade ou quanto a repartição do fundo de limitação de responsabilidade do navio.<sup>77</sup>

E continua:

Os trabalhos do governo francês foram particularmente úteis quando das tratativas realizadas pela União europeia no que tange aos acidentes marítimos, de maneira que a catástrofe do Erika e a gestão de sua crise

---

<sup>75</sup> CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos**: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007. p. 128-129.

<sup>76</sup> CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos**: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007. p. 128-129.

<sup>77</sup> BARROS, José Fernando Cedeño de. **Direito do mar e do meio ambiente**: a proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o Brasil e o Mercosul. São Paulo: LEX, Aduaneiras, 2007. p. 83-84.

serviram como experiência para melhorar o nível de prevenção e da luta contra a poluição.<sup>78</sup>

Além dos diversos tratados internacionais sobre o mar, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 também trouxe grande contribuição ao direito marítimo.

## 2.2 A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982

A 3ª Conferência da Organização das Nações Unidas teve início em 1973 e contou com sessões nas cidades de Genebra, Caracas e Nova Iorque. Fizeram parte do congresso diversos organismos, como ONGs e 164 países, ocupando-se do tema do Direito do Mar e, no dia de 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay, na Jamaica, foi finalmente assinada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM).<sup>79</sup>

Explica Melo que essa Convenção poderia ser entendida como “[...] mais abrangente que os tratados anteriormente existentes, tendo [...] sido abordadas diversas questões eminentemente importantes para o desenvolvimento desta área jurídica relacionada ao meio ambiente marinho”.<sup>80</sup>

Na Convenção de Montego Bay, diversos artigos que versavam sobre assuntos novos e complexos foram pensados e discutidos, sendo necessário o esforço dos participantes no sentido de chegar a um consenso, posto que havia mais de 160 países participantes, alguns que já eram considerados desenvolvidos, e outros que ainda estavam em desenvolvimento.<sup>81</sup>

As soberanias sempre tiveram maior interesse sobre a matéria do direito do mar, “[...] assim, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar surgiu como um importante instrumento para, na esfera internacional, delimitar a atuação do País no que se refere a tutela do mar”.<sup>82</sup>

Dentre as fixações de limites territoriais marítimos definidas pela Convenção de Montego Bay, está a do mar territorial, que pode ser entendido como uma

---

<sup>78</sup> BARROS, José Fernando Cedeño de. **Direito do mar e do meio ambiente**: a proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o Brasil e o Mercosul. São Paulo: LEX, Aduaneiras, 2007. p. 84.

<sup>79</sup> DEL'OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional público**. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 282.

<sup>80</sup> MELO, Milena Barbosa de. **Direito internacional do mar**. São Paulo: Servanda, 2012. p. 29-30.

<sup>81</sup> MELO, Milena Barbosa de. **Direito internacional do mar**. São Paulo: Servanda, 2012. p. 34-35.

<sup>82</sup> MELO, Milena Barbosa de. **Direito internacional do mar**. São Paulo: Servanda, 2012. p. 36.

continuação do espaço terrestre do Estado, ou seja, trata-se de uma área coberta pelo mar que fica ao redor da costa.<sup>83</sup>

Durante muito tempo, houve divergência quanto a extensão do mar territorial. Em meados do século XX, alguns países da América Latina, como a Argentina e o Uruguai, declararam, de forma unilateral, a largura de 200 milhas marítimas. Com a adoção da convenção, passou-se a reconhecer o prolongamento de 12 milhas do mar territorial.<sup>84</sup>

No mar territorial está permitido o direito de passagem inocente e inofensiva às embarcações, que consiste na em uma passagem que seja breve e que não prejudique a nação na sua paz, ordem e segurança. Claro que podem ocorrer situações mais extremas como um acidente, perigo iminente ou, até mesmo, força maior, o que garante ao navio o direito de parar e ancorar.<sup>85</sup>

A respeito Del'Olmo explica que “[a] soberania do Estado sobre seu mar territorial lhe assegura o direito exclusivo de pesca, sem prejuízo de permissão a outros países, bem como o de estabelecer as regras sanitárias nesse espaço”.<sup>86</sup>

Quanto à extensão do mar territorial, deve ser medido desde sua linha de base, ou seja, a linha da maré baixa na costa. Caso a distância entre dois países seja menos do que 24 milhas marítimas, o mar territorial deverá ser dividido de forma igualitária entre eles.<sup>87</sup>

Por sua vez, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 define, em seu artigo 33, que na “[...] zona contígua ao seu mar territorial, denominada zona contígua, o Estado costeiro pode tomar as medidas de fiscalização necessárias”<sup>88</sup>.

A defesa, pelo Estado costeiro, contra delitos e irregularidades que possam ser cometidos no mar é o principal fundamento para a existência da zona contígua, ou seja “[...] a função desse espaço é possibilitar que não fiquem impunes alguns

---

<sup>83</sup> DEL'OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional público**. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 283.

<sup>84</sup> DEL'OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional público**. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 284.

<sup>85</sup> DEL'OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional público**. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 284.

<sup>86</sup> DEL'OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional público**. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 284.

<sup>87</sup> DEL'OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional público**. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 285.

<sup>88</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 86.

delitos essenciais à segurança e ordem jurídica nacional que, de outra forma, não seriam sancionados devido à largura atribuída ao mar territorial”.<sup>89</sup>

As atribuições do Estado na área que compreende a zona contígua incluem ações voltadas para que navios estrangeiros não infrinjam as leis do Estado costeiro, concedendo a este último poder para tomar medidas no sentido de proteger seus interesses fiscais, aduaneiros, sanitários e imigratórios, no espaço designado de 24 milhas marítimas a partir da base.<sup>90</sup>

A divergência de opiniões dos Estados sobre a fixação da largura do mar territorial teve destaque no início do século XX. Inicialmente, a sua medida era de três milhas marítimas, que correspondia ao tiro de um canhão, contudo, com a evolução da tecnologia militar e intensificação da pesca industrial, que poderia causar desequilíbrios nas zonas próximas a costa, uma gama de critérios, em relação ao tamanho, para sua fixação surgiu, e variavam de 3 milhas marítimas a 200.<sup>91</sup>

A Convenção de Montego Bay fixou o tamanho do mar territorial nas 12 milhas marítimas. Entretanto, conforme explica Amaral Júnior, com vistas a achar um meio termo aos “[...] interesses dos países em desenvolvimento que haviam adotado o mar territorial de 200 milhas com a pretensão dos países desenvolvidos de proteger a liberdade dos mares, surgiu, na ONU, o conceito de zona econômica exclusiva”.<sup>92</sup>

A CNUDM, em seu artigo 55, delimita a natureza da zona econômica exclusiva assim como as prerrogativas do Estado nessa área, que é possuidor de direitos de soberania e jurisdição.<sup>93</sup> Os direitos de soberania, neste caso se referem a

[...] exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos.<sup>94</sup>

---

<sup>89</sup> ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013. p. 193-194.

<sup>90</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 86.

<sup>91</sup> AMARAL JÚNIOR, Alberto do. **Curso de direito internacional público**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2011. p. 378.

<sup>92</sup> AMARAL JÚNIOR, Alberto do. **Curso de direito internacional público**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2011. p. 378-379.

<sup>93</sup> MAHMOUD, Mohamad Ale Hasan. **Direito penal marítimo: zona econômica exclusiva, soberania e extraterritorialidade**. São Paulo: Saraiva, 2010. p. 43.

<sup>94</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 92.

Nos casos em que a Convenção concede direitos de jurisdição, eles se aplicam a “[...] colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas, investigação científica marinha, proteção e preservação do meio marinho”.<sup>95</sup> Sobre a plataforma continental, dispõe a CNUDM a partir do seu artigo 76. Em seu texto, é compreendida como

A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 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. [...] Os pontos fixos que constituem a linha dos limites exteriores da plataforma continental no leito do mar, traçada de conformidade com as sub-alíneas i) e ii) da alínea a) do parágrafo 4º, devem estar situadas a uma distância que não exceda 350 milhas marítimas da linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial ou a uma distância que não exceda 100 milhas marítimas da isóbata de 2500 metros, que é uma linha que une profundidades de 2500 metros.<sup>96</sup>

Sobre o assunto, explica Fiorati, que

Esta disposição bastante semelhante com a do art. 1 da Convenção de Genebra dela se diferencia por dela se diferencia por excluir o critério da explorabilidade para determinação da largura da plataforma continental. Por outro lado, a definição jurídica da plataforma continental não corresponde a sua definição geográfica, haja vista que os Estados que possuem plataforma inferior a duzentos metros podem delimitá-la para efeitos de exercício da soberania sobre seus recursos em duzentas milhas.<sup>97</sup>

No início na costa, onde termina a área terrestre e inicia o mar, o continente, geralmente, não desce até as profundezas do mar de forma imediata. Ao longo de muitas costas, a terra firme se inclina gradativamente, como uma planície, até o fundo do mar. É essa área que se denomina de plataforma continental.<sup>98</sup>

Houve argumentos, por parte de alguns Estados, que defendiam a soberania sobre toda a extensão da plataforma. Contudo, foram rebatidos com respeito ao princípio do patrimônio da humanidade, que reza que essas áreas deveriam ser consideradas

<sup>95</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 92.

<sup>96</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 100.

<sup>97</sup> FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na convenção das Nações Unidas sobre direito do mar de 1982 e na jurisprudência internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 1999. p. 126.

<sup>98</sup> CASELLA, Paulo Borba. **Direito internacional dos espaços**. São Paulo: Atlas, 2009. p. 421.

patrimônio de todos e que, de outro modo, seriam de poder e benefício excessivo de um único Estado. Quanto à exploração dos recursos da plataforma continental, no que exceda as 200 milhas estipuladas pela Convenção, deverá o Estado costeiro contribuir para a comunidade internacional, conforme artigo 82 da Convenção.<sup>99</sup>

Já, além da zona econômica exclusiva, onde nenhum Estado tem jurisdição, encontra-se o alto-mar. Apesar das divergências acerca da sua natureza jurídica, é amplamente aceito que essa área pertence a toda comunidade internacional, podendo qualquer um fazer uso dela, contanto que respeite as normas de direito internacional.<sup>100</sup>

A CNUDM, em seu artigo 86, define o alto-mar como “[...] todas as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipélagicas de um Estado arquipélago”.<sup>101</sup>

A convenção traz uma série de direitos e deveres relacionados ao alto-mar. Concede a todos os Estados liberdades como de navegação, sobrevoo e instalação de cabos e oleodutos submarinos. Contudo, essas liberdades devem ser exercidas levando em consideração os interesses de outros Estados e de direitos concedidos por convenções internacionais. Existe também a concessão de liberdade para realização de exercícios navais e realização de pesquisa e estudos.<sup>102</sup> Sobre a liberdade no alto mar, ensina Rezek que:

Segundo a convenção de 1982, a liberdade concerne à navegação, ao sobrevoo por aviões de qualquer natureza, à colocação de cabos e dutos submarinos, à construção de ilhas artificiais e instalações congêneres, a pesca e à investigação científica. A prerrogativa de navegação não exclui os Estados sem litoral, que podem ter navios públicos e navios provados arvorando sua bandeira.<sup>103</sup>

É notável a preocupação da CNUDM com a prática da pesca nessa área. A Convenção de Montego Bay não mais acolhe a tradicional liberdade de pesca quando

---

<sup>99</sup> CASELLA, Paulo Borba. **Direito internacional dos espaços**. São Paulo: Atlas, 2009. p. 430.

<sup>100</sup> MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo: contratos e processos**. Barueri: Manole, 2015. v. 3, p. 67.

<sup>101</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 103.

<sup>102</sup> SHAW, Malcolm N. **Direito Internacional**. São Paulo: Martins Fontes, 2010. p. 447.

<sup>103</sup> REZEK, José Francisco. **Direito internacional público: curso elementar**. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 367.

convenciona que os Estados que a praticam se obriguem a trocar informações científicas como, por exemplo, a respeito da conservação das populações dos peixes.<sup>104</sup>

A preservação da ordem no alto-mar vincula-se à jurisdição do país que deu o registro ao navio, ou seja, a nacionalidade da embarcação. O Estado a quem pertence a bandeira será o responsável por aplicar sua regulamentação e normatização do direito, tanto o internacional quanto o seu direito interno. Assim, um navio que não tiver bandeira deixará de gozar de muitos privilégios garantidos pelo “regime jurídico do alto-mar”.<sup>105</sup>

Em seu artigo 91, a CNUDM estabelece que todos os navios devem possuir uma nacionalidade e um registro, e que cabe ao estado estabelecer os requisitos necessários para a regularização da embarcação.<sup>106</sup>

Importante salientar que a própria convenção traz em seu texto sobre as responsabilidades auferidas aos estados, conforme seu artigo 94:

1. Todo Estado deve exercer, de modo efetivo, a sua jurisdição e seu controle em questões administrativas técnicas e sociais sobre navios que arvore a sua bandeira. 2. Em particular, todo Estado deve: a) manter um registro de navios no qual figurem os nomes e as características dos navios que arvore a sua bandeira, com exceção daqueles que, pelo seu reduzido tamanho, estejam excluídos dos regulamentos internacionais geralmente aceitos; e b) exercer a sua jurisdição de conformidade com o seu direito interno sobre todo o navio que arvore a sua bandeira e sobre o capitão, os oficiais e a tripulação, em questões administrativas, técnicas e sociais que se relacionem com o navio. 3. Todo Estado deve tomar, para os navios que arvore a sua bandeira, as medidas necessárias para garantir a segurança no mar, no que se refere, inter alia, a: a) construção, equipamento e condições de navegabilidade do navio; b) composição, condições de trabalho e formação das tripulações, tendo em conta os instrumentos internacionais aplicáveis; c) utilização de sinais, manutenção de comunicações e prevenção de abalroamentos. 4. Tais medidas devem incluir as que sejam necessárias para assegurar que: a) cada navio, antes do seu registro e posteriormente, a intervalos apropriados, seja examinado por um inspetor de navios devidamente qualificado e leve a bordo as cartas, as publicações marítimas e o equipamento e os instrumentos de navegação apropriados à segurança da navegação do navio; b) cada navio esteja confiado a um capitão e a oficiais devidamente qualificados, em particular no que se refere à manobra, à navegação, às comunicações e à condução de máquinas, e a competência e o número dos tripulantes sejam os apropriados para o tipo, tamanho, máquinas e equipamento do navio; c) o capitão, os oficiais e, na medida do necessário, a tripulação conheçam

<sup>104</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 667.

<sup>105</sup> SHAW, Malcolm N. **Direito Internacional**. São Paulo: Martins Fontes, 2010. p. 448.

<sup>106</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 103

perfeitamente e observem os regulamentos internacionais aplicáveis, que se refiram à segurança da vida no mar, à prevenção de abalroamentos, à prevenção, redução e controle da poluição marinha e à manutenção de rádio comunicações. 5. Ao tomar as medidas a que se referem os parágrafos 3º e 4º, todo Estado deve agir de conformidade com os regulamentos, procedimentos e práticas internacionais geralmente aceitos, e fazer o necessário para garantir a sua observância.<sup>107</sup>

O Direito do Mar encontra-se amparado também pelo Direito Ambiental Internacional, especialmente no aspecto que tange à proteção do meio ambiente marinho.

---

<sup>107</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 104.



### 3 O DIREITO INTERNACIONAL DO MEIO AMBIENTE

A compreensão do meio ambiente não é algo simples de se assimilar. Ele não se limita apenas à definição de natureza, mas sim a algo muito mais complexo, que inclui uma variedade de ambientes que se comunicam entre si, como por exemplo, o meio ambiente do trabalho e o urbano. O ser humano está incluído nessa complexidade “[...] e deve agir de forma equilibrada para dar continuidade às suas relações sociais. Daí a existência de uma tutela jurídica para que não seja comprometido esse ciclo natural.”<sup>108</sup>

É notável que “[...] o Direito Internacional do Meio Ambiente é o conjunto de normas e princípios relativos à proteção do meio ambiente e dos recursos naturais, consistindo em um ramo relativamente recente do Direito Internacional.”<sup>109</sup>

#### 3.1 A Proteção Internacional ao Meio Ambiente

A exploração da natureza pelo homem é percebida desde o início de sua existência. Na luta pela sobrevivência, ele retirava da natureza o que necessitava sem se atentar ao impacto ambiental que isso causava. Contudo, nesse período, as técnicas utilizadas pelo homem, para a exploração de recursos, eram limitadas, possibilitando ao meio ambiente sua ampla recuperação.<sup>110</sup>

Desta forma, a antiguidade protagonizou acontecimentos que tiveram relação com a proteção do meio ambiente. Nesse período, destacam-se algumas normas, como o Código de Hammurabi e a Lei das XII Tábuas, que demonstravam certa preocupação com a proteção de animais, por exemplo, e costumes praticados pelo homem.<sup>111</sup>

Inexiste um momento certo para apontar o surgimento do direito internacional ambiental. Estima-se que foi o ano de 1972, com a realização da Conferência de Estocolmo, data em que a nação internacional tomou ciência da destruição do meio

---

<sup>108</sup> FERRUCCI, Marcelo. O direito ambiental como direito fundamental, estado e poder ambiental. In: NERY JUNIOR, Nelson; NERY, Rosa Maria Andrade (Org.). **Responsabilidade civil: direito ambiental**. São Paulo: R. dos Tribunais, 2010. v. 7, p. 54-55.

<sup>109</sup> DEL'OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional público**. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 303.

<sup>110</sup> DEL'OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional público**. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 303.

<sup>111</sup> TUPIASSU, Lise Vieira da Costa. O direito ambiental e seus princípios informativos. In: NERY JUNIOR, Nelson; NERY, Rosa Maria Andrade (Org.). **Responsabilidade civil: direito ambiental**. São Paulo: R. dos Tribunais, 2010. v. 7, p. 112.

ambiente. Essa conscientização tardia confunde-se com a história do homem e da civilização, considerando que a sociedade, principalmente a de origem europeia, era indiferente em relação à natureza. Inclusive, os europeus consideravam algumas sociedades asiáticas e tribos indígenas e africanas como “selvagens”, porque o padrão europeu de progresso e civilização era invariavelmente atrelado à desvinculação do homem com o meio natural”.<sup>112</sup>

Na primeira revolução industrial, no século XVIII, ocorreram grandes avanços tecnológicos que modificaram, de forma drástica, a indústria e as formas de produção, como a criação da máquina a vapor e utilização do carvão. A exploração dos recursos naturais, por consequência, passou a se dar em larga escala.<sup>113</sup>

Nota-se que, algumas convenções, ao longo da história, se preocuparam com a preservação do meio ambiente, como a Convenção de Berna, de 1869, que tinha a intenção de regular a pesca no rio Reno, firmada entre as cidades da Basileia e Constança. Posteriormente, pode-se notar, em algumas legislações nacionais, alguma preocupação com a preservação de espécies. São exemplos as leis americanas de 1872, que criaram o parque Nacional de Yellowstone. Esses textos primitivos, contudo, tinham um caráter mais voltado para a preocupação com a economia, não preservando o meio ambiente em si.<sup>114</sup>

Como marco na história do direito internacional ambiental, destaca-se o Caso da Fundição Trail como doutrina internacional, decorrente da arbitragem entre os Estados Unidos e Canadá.<sup>115</sup>

Esse caso tratou da questão de poluição transfronteiriça que ocorreu quando uma empresa que tinha estabelecimento no território do Canadá, através do desenvolvimento de suas atividades, produziu uma quantidade tão grande de poluição no ar que prejudicou algumas regiões do país de fronteira, os Estados Unidos (EUA). Nesse caso, o governo americano propôs ao governo canadense que

---

<sup>112</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 683-684.

<sup>113</sup> DEL'OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional público**. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 303.

<sup>114</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 117-118.

<sup>115</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 684.

a compensação pelos danos ocorridos se desse através da arbitragem.<sup>116</sup> Explica Cretella que

O litígio surgira em virtude de danos causados em território americano em virtude das atividades de fundição. Alegou-se que a altura das chaminés aumentara a área sobre a qual fora causado o dano. Em 1927, os EUA propuseram que a questão fosse levada à International Joint Commission, para investigação, sendo um relatório apresentado em 1931. Esse relatório determinou que, até 01.01.1932, os danos sofridos pelos EUA deveriam ser compensados por meio de uma indenização de U\$ 350.000. Dois anos após a divulgação do relatório os EUA informaram ao Canadá que os danos continuavam a ocorrer e as negociações foram retomadas, levando à assinatura de um acordo.<sup>117</sup>

A decisão sobre as indenizações e sobre uma política de atuação conjunta entre as duas nações, na busca de diminuir os efeitos da poluição, adveio de duas sentenças arbitrais, datadas de 16 de abril de 1938 e de 11 de março de 1941. Ficou estabelecido que os “EUA e o Canadá deveriam estabelecer um sistema de controle a fim de evitar danos futuros, e esse regime de controle deveria ser aplicado às operações da fundição”.<sup>118</sup>

No período compreendido entre os anos de 1972 e 1992, houve um grande aumento de tratados internacionais voltados à proteção do meio ambiente. Entre os importantes temas debatidos, estava a poluição transfronteiriça, que foi amplamente discutida.<sup>119</sup>

Destaca Tupiassu que a preocupação da comunidade internacional “[...] começou a voltar-se para a questão ambiental, de modo que os diversos países passaram a tomar consciência da escassez dos recursos naturais e da imprescindibilidade do equilíbrio ecológico para a manutenção da vida na terra”.<sup>120</sup>

O aumento da poluição, a ocorrência de desastres ambientais (como o acidente com o navio petroleiro *Torrey Canyon*), a poluição atmosférica e o risco com a tecnologia nuclear alertou a comunidade internacional para a preocupação com o

---

<sup>116</sup> FRANCO NETO, Dimas Simões. Direito internacional do meio ambiente: surgimento, emergência e amadurecimento. In: MAZZUOLI, Valerio de Oliveira; BRITO, Adam Luiz Claudino de (Coord.). **O novo direito internacional do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2011. p. 66.

<sup>117</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 304.

<sup>118</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 304.

<sup>119</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 686-687.

<sup>120</sup> TUPIASSU, Lise Vieira da Costa. O direito ambiental e seus princípios informativos. In: NERY JUNIOR, Nelson; NERY, Rosa Maria Andrade (Org.). **Responsabilidade civil: direito ambiental**. São Paulo: R. dos Tribunais, 2010. v. 7, p. 134.

futuro do ser humano e seu planeta. O Conselho Econômico Social das Nações Unidas, então, convocou uma conferência internacional a ser realizada em Estocolmo, para discutir medidas de preservação do meio ambiente, conhecida como Conferência de Estocolmo sobre o Meio Ambiente Humano.<sup>121</sup>

Essa Conferência resultou na formulação de três importantes documentos: a resolução que criou o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente - UNEP (um órgão subsidiário à Assembleia Geral das Nações Unidas que visava o desenvolvimento de programas nacionais e internacionais para a proteção do meio ambiente), o Plano de Ação para o Meio Ambiente (que previa recomendações a serem utilizadas na criação de políticas) e a Declaração de Princípios de Estocolmo, que “[...] continha princípios de cunho político, mas não sem importância para o direito internacional”.<sup>122</sup>

A Conferência de Estocolmo teve grande importância no cenário internacional, e pode-se afirmar que a sua “[...] influência político-social foi ter apresentado ao mundo a preocupação das nações com a crescente crise ambiental global, que se apresenta com o maior desafio coletivo da humanidade.”<sup>123</sup>

Uma das maiores Conferências realizadas pelas Nações Unidas foi a Conferência Sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento de 1992, realizada no Rio de Janeiro. Contou com cerca de 178 países participantes e mais de 1780 organizações não governamentais.<sup>124</sup>

O desenvolvimento e o estímulo à proteção do meio ambiente foram as principais inspiração do evento. Foram tratados assuntos relativos à preservação de ecossistemas, do solo e das águas e, também, da preservação de espécies. Da conferência resultaram acordos não vinculativos, sejam eles: a Agenda 21, que buscava nortear políticas públicas dos Estados; a Declaração Sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, que documentou um conjunto de princípios e a

---

<sup>121</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 686-686.

<sup>122</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 686.

<sup>123</sup> FRANCO NETO, Dimas Simões. Direito internacional do meio ambiente: surgimento, emergência e amadurecimento. In: MAZZUOLI, Valerio de Oliveira; BRITO, Adam Luiz Claudino de (Coord.). **O novo direito internacional do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2011. p. 77.

<sup>124</sup> SOARES, Guido Fernando Silva. **Direito internacional do meio ambiente, emergência, obrigações e responsabilidades**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2003. 76.

Declaração de Princípios sobre as Florestas, que tratou da exploração econômica de florestas.<sup>125</sup>

### 3.2 O Dano Ambiental

O meio ambiente, por ser considerado um bem. Também é passível de um dano, ou seja, “[...] que podemos conceituar como o prejuízo a um ecossistema e que consiste em alteração de sua composição ou características”.<sup>126</sup> O meio ambiente marinho, como parte integrante do meio ambiente global, também é passível de danos.

#### 3.2.1 Dano Ambiental Marinho

O mar é considerado pela geografia como um complexo de grandes espaços de água salgada. Percebe-se que essa definição considera unicamente as características físicas da água marinha. O Direito Internacional, no entanto, entende que os diversos espaços com água salgada somente são considerados mar caso estiverem em<sup>127</sup> “[...] comunicação livre e natural sobre toda a extensão do globo”.<sup>128</sup>

A respeito, Cretella Neto observa que “[...] o Direito Internacional do Mar não se restringe apenas à água que compõe sua massa, mas também ao solo e ao subsolo marinhos, bem como, em certos aspectos, ao espaço aéreo acima da superfície marinha”.<sup>129</sup>

O cuidado com o meio ambiente marinho deve ser de responsabilidade de todos. Necessária também a cooperação global, vez que os oceanos configuram um bem internacional e o uso inadequado por um país afeta os demais.<sup>130</sup> Caparelli lembra que “A grande extensão ocupada pelas águas marinhas faz com que o

---

<sup>125</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 688-689.

<sup>126</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 542.

<sup>127</sup> DIHN, Nguyen Quoc, 1999, p. 1091 apud CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 542.

<sup>128</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 542.

<sup>129</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 542.

<sup>130</sup> CAPPARELLI, Marco Antonio de Araújo. **Contaminação marinha**. Brasília, DF: Art Brasil Design Gráfico, 2002. p. 19.

oceano seja utilizado como depósito de dejetos, alterando os recursos que o meio marinho tem [...]”.<sup>131</sup>

O mundo da indústria e a população aumentaram em ritmo acelerado nos últimos dois séculos. Isso resultou na poluição da costa marítima por diversas espécies de resíduos como: industriais, agrícolas e humanos. Grande parte da contaminação dos mares deriva de terra firme, através dos vertidos. Despejos ao mar são oriundos de emissários industriais, públicos, transporte de alto risco, cemitérios nucleares, entres tantos outros.<sup>132</sup>

As águas costeiras recebem excesso de contaminantes provenientes de esgotos, bem como os hidrocarbonetos halogenados, que são altamente poluentes, mas somando-se a eles existem ainda os metais pesados, as substâncias radioativas, os óleos e os biocidas.<sup>133</sup>

Os oceanos constituem um meio de transporte de mercadorias seguro e relativamente barato. Entretanto, sua utilização acarreta a poluição das águas pela descarga, intencional ou acidental, de poluentes considerados operacionais.<sup>134</sup> Grande parte da poluição por petróleo resulta de operações navais rotineiras, entre elas encontra-se a substituição dos tanques de carga, fato reconhecido pela Convenção de OILPOL de 1954.<sup>135</sup>

Convenções diversas a respeito de mares regionais procuram reduzir a degradação desses espaços, aplicando estratégias que possuem a finalidade desenvolver a sustentabilidade e preservar os recursos vivos do mar. Tais instrumentos abrangem diversas questões, quais sejam: resíduos químicos, desenvolvimento das áreas costeiras, conservação dos ecossistemas e dos mamíferos marinhos.<sup>136</sup> Contudo, a respeito das normas, Fava leciona que

[...] é imperioso que se faça, inicialmente, a classificação das normas educacionais de proteção, dividindo-as entre normas de proteção a espaços

---

<sup>131</sup> CAPPARELLI, Marco Antonio de Araújo. **Contaminação marinha**. Brasília, DF: Art Brasil Design Gráfico, 2002. p. 19.

<sup>132</sup> CAPPARELLI, Marco Antonio de Araújo. **Contaminação marinha**. Brasília, DF: Art Brasil Design Gráfico, 2002. p. 22-23.

<sup>133</sup> CAPPARELLI, Marco Antonio de Araújo. **Contaminação marinha**. Brasília, DF: Art Brasil Design Gráfico, 2002. p. 22-23.

<sup>134</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 543.

<sup>135</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 553.

<sup>136</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 562.

geográficos globais e com alcance também global como a Convenção de Marpol e Convenção de Montego Bay (UNCLOS) e normas de natureza regional, havendo ainda classificação de normas relativas a fatores poluentes, normas relativas a fatores de poluição [...] e normas em função da natureza da ocorrência da poluição.<sup>137</sup>

Fava<sup>138</sup> defende que a Convenção de Montego Bay é o que existe de mais importante no que tange à regulamentação a respeito do tema. Essa Convenção assim define poluição:

‘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 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.<sup>139</sup>

Entre tantas contribuições dadas pela mencionada Convenção, encontra-se a classificação das espécies de poluição que atingem de forma direta ou indireta o ambiente marinho. Considerando a procedência da degradação, definiu a existência de seis categorias, e, além do conceituá-las, estabeleceu quais providências os Estados partes no Direito Internacional devem tomar para que elas sejam minimizadas ou sanadas.<sup>140</sup>

A primeira refere-se à poluição oriunda da terra, já acima mencionada, que atinge o mar através dos estuários, rios, dutos, etc, o que obriga o Estado a adotar as medidas necessárias no sentido de controlar, reduzir e prevenir essa poluição, como também conciliar as políticas atinentes a esse assunto.<sup>141</sup> Fava esclarece que

[a] poluição telúrica talvez seja a mais complexa, pois engloba o viés multifacetário dos ciclos hidrológicos. De fato, toda a poluição suportada pelos cursos de água continentais acaba por desembocar no leito dos

<sup>137</sup> FAVA, Gustavo Crestani. Poluição transfronteiriça: mares, oceanos, águas doces e poluição atmosférica. In: MAZZUOLI, Valerio de Oliveira; BRITO, Adam Luiz Claudino de (Coord.). **O novo direito internacional do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2011. p. 202

<sup>138</sup> FAVA, Gustavo Crestani. Poluição transfronteiriça: mares, oceanos, águas doces e poluição atmosférica. In: MAZZUOLI, Valerio de Oliveira; BRITO, Adam Luiz Claudino de (Coord.). **O novo direito internacional do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2011. p. 203.

<sup>139</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 80.

<sup>140</sup> FAVA, Gustavo Crestani. Poluição transfronteiriça: mares, oceanos, águas doces e poluição atmosférica. In: MAZZUOLI, Valerio de Oliveira; BRITO, Adam Luiz Claudino de (Coord.). **O novo direito internacional do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2011. p. 205.

<sup>141</sup> FAVA, Gustavo Crestani. Poluição transfronteiriça: mares, oceanos, águas doces e poluição atmosférica. In: MAZZUOLI, Valerio de Oliveira; BRITO, Adam Luiz Claudino de (Coord.). **O novo direito internacional do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2011. p. 205.

mares e, portanto, essa não é uma forma de poluição eminentemente marinha, mas, sim, geral e de difícil regramento, mormente pela sua amplitude geográfica.<sup>142</sup>

A poluição, cuja origem é a terrestre, representa oitenta por cento da poluição marinha. Porém, o Direito Internacional pouca importância tem dado à questão, pois a poluição, basicamente, ocorre em mar territorial ou em rios que lá deságuam (águas interiores).<sup>143</sup> Fava lembra que “[o]s rios funcionam historicamente como meio coletor dos detritos produzidos pela humanidade, e os mares e oceanos eram entendidos como um depósito seguro para esses dejetos, o que se provou fragorosamente equivocado”.<sup>144</sup> Essas formas de agir provocaram, acima de tudo, as desigualdades quanto aos resultados da poluição, vez que os Estados localizados à jusante arcavam sozinhos com as consequências da falta de responsabilidade dos demais.<sup>145</sup>

De outro modo, no que se refere à poluição oriunda de atividades que se realizam nos fundos marítimos, sob jurisdição nacional, tem maior destaque aquela de exploração do petróleo “[...] tido falaciosamente como imprescindível à manutenção das estruturas econômicas atuais”.<sup>146</sup>

Outra modalidade de poluição é aquela originária de atividades realizadas no fundo do mar, além dos limites jurisdicionais – atividades de “Área”. O fundo do mar é rico em recursos de valor como hidrocarbonetos e minérios. Assim, sua exploração econômica pode resultar em efeitos bastante nocivos, tanto para o mar, quanto para seus recursos vivos.<sup>147</sup> Sobre o assunto, Fava lembra que

[...] incumbe aos Estados estabelecer regras e normas, bem como práticas e procedimentos recomendados de caráter internacional, para prevenir,

<sup>142</sup> FAVA, Gustavo Crestani. Poluição transfronteiriça: mares, oceanos, águas doces e poluição atmosférica. In: MAZZUOLI, Valerio de Oliveira; BRITO, Adam Luiz Claudino de (Coord.). **O novo direito internacional do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2011. p. 205.

<sup>143</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 733.

<sup>144</sup> FAVA, Gustavo Crestani. Poluição transfronteiriça: mares, oceanos, águas doces e poluição atmosférica. In: MAZZUOLI, Valerio de Oliveira; BRITO, Adam Luiz Claudino de (Coord.). **O novo direito internacional do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2011. p. 205.

<sup>145</sup> FAVA, Gustavo Crestani. Poluição transfronteiriça: mares, oceanos, águas doces e poluição atmosférica. In: MAZZUOLI, Valerio de Oliveira; BRITO, Adam Luiz Claudino de (Coord.). **O novo direito internacional do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2011. p. 205.

<sup>146</sup> FAVA, Gustavo Crestani. Poluição transfronteiriça: mares, oceanos, águas doces e poluição atmosférica. In: MAZZUOLI, Valerio de Oliveira; BRITO, Adam Luiz Claudino de (Coord.). **O novo direito internacional do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2011. p. 206.

<sup>147</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 733-734.



reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de atividades na área [...].<sup>148</sup>

Já, o alijamento, segundo a Convenção, significa

[...] qualquer lançamento deliberado no mar de detritos e outras matérias, a partir de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções; qualquer afundamento deliberado no mar de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções.<sup>149</sup>

Accioly, Silva e Casella explicam que o alijamento de resíduos radioativos foi, por muitos anos, assunto dos mais controversos da Convenção, não sendo mais permitido a partir de 1994. Informam também que, através do exercício da sua soberania, o Estado costeiro tem o direito de adotar medidas legais que se destinam a evitar a poluição que procede das embarcações estrangeiras.

[...] incluindo as que estejam exercendo o direito de passagem inocente. Pode ainda adotar medidas mais rigorosas para prevenir poluição proveniente de embarcação em sua ZEE, desde que ocorram determinadas condições oceanográficas e ecológicas.<sup>150</sup>

Quanto à poluição atmosférica, cabe aos Estados constituir sua legislação no sentido de prevenir, controlar e reduzir esta espécie de poluição “notadamente através da regulação do espaço aéreo sob sua soberania”.<sup>151</sup> Conforme Accioly Silva e Casella,

Por vezes será difícil dizer qual a origem da poluição, pois em muitos casos será de origem terrestre, mas terá chegado aos mares através da atmosfera. É o caso da chuva ácida transportada pelas correntes aéreas através do mar do Norte para atingir os países escandinavos. A fumaça proveniente das chaminés de embarcações foi no passado, quando o carvão era o combustível utilizado, grave foco de poluição. A fuligem

<sup>148</sup> FAVA, Gustavo Crestani. Poluição transfronteiriça: mares, oceanos, águas doces e poluição atmosférica. In: MAZZUOLI, Valerio de Oliveira; BRITO, Adam Luiz Claudino de (Coord.). **O novo direito internacional do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2011. p. 206.

<sup>149</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 80.

<sup>150</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 734-735.

<sup>151</sup> FAVA, Gustavo Crestani. Poluição transfronteiriça: mares, oceanos, águas doces e poluição atmosférica. In: MAZZUOLI, Valerio de Oliveira; BRITO, Adam Luiz Claudino de (Coord.). **O novo direito internacional do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2011. p. 207.

proveniente dos navios incineradores foi outro fator de poluição dos mares, até fins de 1993, quando a prática passou a ser proibida.<sup>152</sup>

Além da chuva ácida, ultimamente, a atmosfera sofreu com demais fenômenos como: destruição da camada de ozônio, efeito estufa, queimadas, etc. Os efeitos da chuva ácida não se fazem sentir apenas na saúde humana, nos malefícios à agricultura e às florestas, mas também sobre construções recentes, bem como em monumentos mais antigos. Há no Direito Internacional tratados multilaterais, regionais e bilaterais destinados a normatizar a respeito da poluição atmosférica.<sup>153</sup> Segundo Vieira e Barcellos,

[...] é fato que os oceanos e mares têm sido usados como local de descarga para os dejetos humanos há muitos séculos, e como se isto não bastasse, as águas marinhas, ao longo dos anos, vêm sofrendo danos ambientais decorrentes de acidentes com petroleiros, plataformas de extração de óleo, explosões de poços ou de oleodutos, derramamento de petróleo decorrente de guerras, operação de descarga e limpeza dos tanques de estocagem, água de lastro ou rompimentos de dutos, dentre outras agressões.<sup>154</sup>

### 3.3 Fontes do Direito Internacional

Del'Olmo explica que “[e]ntendemos fonte como o mecanismo que nos conduz a criação do Direito. Trata-se ainda do local em que buscamos os postulados abstratos capazes de solucionar os casos concretos apresentados pela dinâmica da vida social”.<sup>155</sup> E continua, ao afirmar que “[c]lassicamente as fontes são divididas em *materiais* – fatores sociológicos, econômicos e culturais, entre outros, que conduzem à instituição da norma jurídica – e *formais* – as regras jurídicas elaboradas por um processo legislativo [...]”.<sup>156</sup>

O sistema de fontes funciona de forma distinta no âmbito do direito internacional. O ordenamento judiciário e o legislativo nacional de um país,

<sup>152</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 738.

<sup>153</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 705-706.

<sup>154</sup> VIEIRA, Andréia Costa; BARCELLOS, Ilma de Camargo. Água: bem ambiental de uso comum da humanidade. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo, v. 14, n. 53, p. 60, jan./mar. 2009.

<sup>155</sup> DEL'OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional público**. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 36.

<sup>156</sup> DEL'OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional público**. 5. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 36.

geralmente, possui um procedimento definido para a criação de leis e formulação de jurisprudência, o que enseja uma previsibilidade e certeza.<sup>157</sup>

Sobre o tema, ensina Mazzuoli que as fontes do direito internacional podem ser divididas duas seções: “[...] uma ligada às *fontes primárias* do Direito Internacional, e outra relativa aos chamados *meios auxiliares e às ditas novas fontes da disciplina*”.<sup>158</sup>

As fontes formais ou primárias do Direito Internacional são aquelas encontradas no artigo 38 do Estatuto da Corte Internacional de Justiça - CIJ<sup>159</sup>, que assim preceitua:

A Corte, cuja função é decidir de acordo com o direito internacional as controvérsias que lhe forem submetidas, aplicará: a. as convenções internacionais, quer gerais, quer especiais, que estabeleçam regras expressamente reconhecidas pelos Estados litigantes; b. o costume internacional, como prova de uma prática geral aceita como sendo o direito; c. os princípios gerais de direito, reconhecidos pelas nações civilizadas; d. sob ressalva da disposição do Artigo 59, as decisões judiciais e a doutrina dos juristas mais qualificados das diferentes nações, como meio auxiliar para a determinação das regras de direito.<sup>160</sup>

Contudo, o artigo 38 do Estatuto da CIJ “[...] não contempla a totalidade das Fontes do Direito Internacional Público”. Meios auxiliares e novas fontes também pertencem ao direito das gentes.<sup>161</sup>

### 3.3.1 Princípios do Direito Internacional Ambiental

Explica Cretella que “[é] certo que princípios do Direito Internacional geral, em regra, também servem como fonte para o Direito Internacional do Meio Ambiente”<sup>162</sup>. E continua, ao mencionar que “Contudo, faz-se necessário atentas para as

<sup>157</sup> SHAW, Malcolm N. **Direito Internacional**. São Paulo: Martins Fontes, 2010. p. 55.

<sup>158</sup> MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 8. ed. São Paulo: R. dos Tribunais, 2014. p. 122.

<sup>159</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 188.

<sup>160</sup> ESTATUTO da Corte Internacional de Justiça – 1945. Disponível em: <<http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Corte-Internacional-de-Justi%C3%A7a/estatuto-da-corte-internacional-de-justica.html>>. Acesso em: 05 jun. 2015.

<sup>161</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 146.

<sup>162</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 214.

especificidades [...] para que a aplicação desses princípios não se distancie do principal objetivo desse ramo, que é a proteção jurídica da biosfera”.<sup>163</sup>

Ainda, sobre os princípios aplicados no Direito Internacional do mar, explica Strenger que

[o] objeto do direito marítimo, numa visão atualizada, é abranger em extensão e profundidade todas as situações que se criam nos espaços marítimos, onde a navegação tem a viabilidade. Tal posicionamento introduz elementos novos no campo de investigação do Direito Marítimo, permitindo a formulação de princípios que exercem sua autoridade além fronteiras e não unicamente num país com legislação determinada.<sup>164</sup>

Vieira e Barcellos ensinam que o Direito Ambiental tem admitido o princípio do usuário-pagador, sendo que não se confunde com o princípio do poluidor-pagador, “[...] uma vez que sua preocupação é centrada na tutela da quantidade dos bens ambientais disponíveis, numa tentativa de estabelecer uma consciência ambiental de uso racional”.<sup>165</sup>

Esse princípio destina-se a possibilitar que os custos da utilização ou reutilização de um recurso seja suportado diretamente pelo usuário, e não por terceiros ou pelo poder público. O valor a ser pago deve levar em consideração vários fatores, dentre eles, a escassez do recurso, e pode ocorrer que o custo se torne tão alto e tão difícil de ser ressarcido que a sua utilização tenda a diminuir ou até cessar. Constitui esse princípio ainda, o princípio do direito que veda o enriquecimento sem causa, principalmente quando causar dano ao meio ambiente.<sup>166</sup>

Este princípio é voltado para a proteção do direito ambiental, e “[...] procura imputar os custos da poluição ao pagador”.<sup>167</sup>

Explica Cretella Neto que, “No plano do direito internacional, o princípio do usuário pagador serviu como base para o estabelecimento de um outro, [...] o *princípio do poluidor-pagador*”.<sup>168</sup> (grifo do autor).

<sup>163</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 214.

<sup>164</sup> STRENGER, Irineu. **Direito moderno em foco**. 2. ed. São Paulo: LTr, 2004. p. 139.

<sup>165</sup> VIEIRA, Andréia Costa; BARCELLOS, Ilma de Camargo. Água: bem ambiental de uso comum da humanidade. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo, v. 14, n. 53, p. 98, jan./mar. 2009.

<sup>166</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 219.

<sup>167</sup> BARBOSA, Rangel; OLIVEIRA, Patrícia. O princípio do poluidor-pagador no Protocolo de Quioto. In: NERY JUNIOR, Nelson; NERY, Rosa Maria Andrade (Org.). **Responsabilidade civil: direito ambiental**. São Paulo: R. dos Tribunais, 2010. v. 7, p. 150.

O princípio do poluidor-pagador é diretamente ligado com a responsabilidade de indenizar algum dano, caso ele ocorra. Dos princípios aplicáveis no Direito Internacional do Meio Ambiente, é o mais antigo. Apesar de, no direito comum, se buscar a restituição integral da coisa danificada, no meio ambiental é difícil que isso aconteça.<sup>169</sup> Pode-se afirmar, ainda, que esse princípio cria meio para a

[...] instituição de mecanismos capazes de fazer com que [...] sejam internalizados os custos decorrentes da utilização de recursos naturais. Esses mecanismos podem ter natureza reparatória, compensatória e, até mesmo preventiva.<sup>170</sup>

#### Explica Accioly, Silva e Casella que

Trata-se de princípio voltado a corrigir eventuais distorções econômicas e concorrenciais na esfera internacional. Estados, agências de fomento nacionais e organizações internacionais, durante décadas, subsidiaram atividades poluidoras e degradantes do meio ambiente, no afã de promover desenvolvimento econômico. Os custos de degradação, entretanto, eram socialmente compartilhados.<sup>171</sup>

Sobre o tema, Accioly, Silva e Casella leciona que o princípio do poluidor-pagador visa a internalização, no ordenamento, de formas preventivas que façam com que o poluidor seja o único a suportar os custos ambientais decorrentes de suas ações, motivo pelo qual não se trata de um princípio de simples responsabilização, mas sim um princípio que busca incentivar atividades que utilizem meios menos danosos ao meio ambiente, em detrimento de outros que lhe sejam mais prejudiciais.<sup>172</sup>

A tradição dos tratados a respeito de direito ambiental não especificava formas de precaução para proteger, o meio ambiente. Por exemplo, a ameaça ou atividades que gerassem poluição teria como combate apenas um estudo científico sobre o caso. Essa visão, contudo, começa a modificar-se com as negociações da Convenção de Viena para a Proteção da Camada de Ozônio, de 1985, quando as

<sup>168</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 219.

<sup>169</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 219-220.

<sup>170</sup> MILARÉ, Édis; ARTIGAS, Priscila Santos. Compensação ambiental: questões controvertidas. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo, n. 43, p. 104, jul./set. 2006.

<sup>171</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 695.

<sup>172</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 695.

dúvidas da ciência poderiam se tornar fatos geradores para a aceitação de medidas que coibissem práticas que destruíam a camada de ozônio.<sup>173</sup> Cretella Neto diferencia os princípios da prevenção e da precaução da seguinte forma:

Impõe-se distinguir, desde logo, o princípio da precaução do princípio da prevenção, o que pode ser feito de modo simplificado da seguinte forma: quando existe certeza sobre determinado fenômeno e das consequências dele advindas, mas não se deseja – ou não convém, ou não é mesmo possível, em termos práticos ou econômicos – impedir sua ocorrência, está-se diante de uma situação de prevenção. Nessa situação, o risco é conhecido e pretende-se administrá-lo adotando medidas apropriadas, que levam em consideração as características desse risco, já conhecido e mensurável com razoável grau de precisão, muitas vezes lançando mão da Estatística.<sup>174</sup>

Nas situações em que se aplica o princípio da prevenção, ou seja, quando os riscos já são conhecidos, busca-se a adoção de medidas que evitem a ocorrência do dano. Já, o princípio da precaução atua sobre duas situações que se diferem: “[...] as que, embora as consequências do agir tecnológico sejam conhecidas, não é possível a atribuição de probabilidades objetivas para cada uma delas; e as em que não são conhecidas todas as consequências do agir.”<sup>175</sup>

Sobre o princípio da precaução, afirma Cretella Neto que “[...] a mera cogitação da existência de algum risco potencial a saúde ou ao meio ambiente, ainda que não suficientemente comprovado de forma científica, justifica a adoção de medidas que evitem o dano temido.”<sup>176</sup>

Conforme Accioly, Silva e Casella “[a] Convenção de Viena, juntamente com o protocolo de Montreal, constitui marco do Direito Internacional Ambiental, em especial porque se trata de precedente inédito de aplicação do *princípio da precaução*”.<sup>177</sup> (grifo do autor).

O avanço da tecnologia e das mudanças sociais decorrente das últimas décadas trouxeram benefícios à humanidade, mas também, seus efeitos colaterais:

<sup>173</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 694.

<sup>174</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 225.

<sup>175</sup> SILVA, Reinaldo Pereira e. Biossegurança e princípio da precaução. In: MINAHIM, Maria Auxiliadora; FREITAS, Tiago Batista; OLIVEIRA, Thiago Pires. **Meio ambiente, direito e biotecnologia: estudos em homenagem ao prof. Dr. Paulo Affonso Leme Machado**. Curitiba: Juruá, 2010. p. 280.

<sup>176</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 223.

<sup>177</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 708.

poluição do ar, água, aumento da radiação, diminuição de espécies de animais e plantas, desgaste da camada de ozônio, e uma série de desastres, como guerras e acidentes com navios petroleiros e usinas nucleares. Estes foram alguns dos malefícios que levaram o planeta a uma situação de risco e incerteza. O princípio da prevenção tem por base prevenir tais riscos.<sup>178</sup> Explica Hammerschmidt que

O princípio da precaução articula-se na base de dois pressupostos: a possibilidade que condutas humanas causem danos coletivos vinculados a situações catastróficas que podem afetar o conjunto de seres vivos - por uma parte -, e a falta de evidência científica (incerteza) a respeito da existência do dano temido - por outra. Incerteza não somente na relação de causalidade entre o ato e suas consequências, mas quanto à realidade do dano, a medida do risco ou do dano.<sup>179</sup>

A Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, que ocorreu no Rio de Janeiro, no período de 3 a 14 de junho de 1992, traz em seu texto, no princípio 15, o princípio da precaução:

Com o fim de proteger o meio ambiente, o princípio da precaução deverá ser amplamente observado pelos Estados, de acordo com suas capacidades. Quando houver ameaça de danos graves ou irreversíveis, a ausência de certeza científica absoluta não será utilizada como razão para o adiamento de medidas economicamente viáveis para prevenir a degradação ambiental.<sup>180</sup>

A descentralização da sociedade internacional faz com que seu funcionamento ocorra com base na cooperação entre seus membros e não em um sistema baseado na subordinação ou coação.<sup>181</sup>

A cooperação internacional pressupõe a atuação em conjunto de mais de um Estado, trabalhando em um determinado assunto de interesse comum. Cabe salientar que a cooperação não exclui a soberania de cada Estado. Nessa prática, “[o]s Estados atuam, ao cooperar, como parceiros, operando em conjunto e simultaneamente, visando ao alcance de um determinado objetivo”.<sup>182</sup>

<sup>178</sup> HAMMERSCHMIDT, Denise. O risco da sociedade contemporânea e o princípio da precaução no Direito Ambiental. **Revista dos Tribunais**, São Paulo, v. 92, n. 808, p. 40, jan./fev. 2003.

<sup>179</sup> HAMMERSCHMIDT, Denise. O risco da sociedade contemporânea e o princípio da precaução no Direito Ambiental. **Revista dos Tribunais**, São Paulo, v. 92, n. 808, p. 47, jan./fev. 2003.

<sup>180</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Declaração do Rio sobre meio ambiente e desenvolvimento**. Rio de Janeiro, 1992. Disponível em: <<http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/rio92.pdf>>. Acesso em: 01 jun. 2015.

<sup>181</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 239.

<sup>182</sup> CACAIS, Rubens Capistrano. Cooperação internacional ambiental. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo, v. 14, n. 53, p. 243, jan./mar. 2009.

A degradação ambiental tem gerado problemas que se expandem continuamente por todo o globo, forçando a atuação contínua dos Estados, na tentativa de afastá-los e evitando que outros danos ambientais sobrevenham. Assim, o instituto da cooperação internacional constitui uma ação conjunta dos Estados envolvidos, que na esfera do meio ambiente, encontra inúmeros desafios e possibilidades.<sup>183</sup>

Nesse sentido, Cretella Neto esclarece: “No Direito Internacional do Meio Ambiente a cooperação internacional foi exigida há bastante tempo em princípio basilar, uma vez que a poluição e outros impactos não respeitam limites territoriais artificialmente fixados”.<sup>184</sup> Afirma também que “[a] cooperação internacional é prevista em inúmeros instrumentos, como a Declaração sobre os Princípios de Direito Internacional relativos às Relações Amigáveis e de Cooperação entre Estados de Acordo a Carta das Nações Unidas [...]”.<sup>185</sup> A Carta das Nações Unidas traz em seu texto menção à cooperação internacional dos Estados, conforme se lê:

Artigo 55. Com o fim de criar condições de estabilidade e bem estar, necessárias às relações pacíficas e amistosas entre as Nações, baseadas no respeito ao princípio da igualdade de direitos e da autodeterminação dos povos, as Nações Unidas favorecerão: a) níveis mais altos de vida, trabalho efetivo e condições de progresso e desenvolvimento econômico e social; b) a solução dos problemas internacionais econômicos, sociais, sanitários e conexos; a cooperação internacional, de caráter cultural e educacional; e c) o respeito universal e efetivo dos direitos humanos e das liberdades fundamentais para todos, sem distinção de raça, sexo, língua ou religião.  
Artigo 56. Para a realização dos propósitos enumerados no Artigo 55, todos os Membros da Organização se comprometem a agir em cooperação com esta, em conjunto ou separadamente.<sup>186</sup>

A Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento de 1992, na Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, também

<sup>183</sup> MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. Cooperação internacional para a preservação do meio ambiente. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo, v. 16, n. 62, p. 225-226, abr./jun. 2011.

<sup>184</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 240.

<sup>185</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 240.

<sup>186</sup> BRASIL. **Decreto nº 19.841, de 22 de outubro de 1945**. Promulga a Carta das Nações Unidas, da qual faz parte integrante o anexo Estatuto da Corte Internacional de Justiça, assinada em São Francisco, a 26 de junho de 1945, por ocasião da Conferência de Organização Internacional das Nações Unidas. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/d19841.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19841.htm)>. Acesso em: 01 jun. 2015.



trata desse assunto em seu princípio 7, que prevê a cooperação dos Estados na melhoria, preservação e restauração do ecossistema terrestre.<sup>187</sup>

Ainda, a Convenção de Montego Bay também prevê a cooperação entre os Estados, em seu artigo 100, ao definir que “Todos os Estados devem cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado”.<sup>188</sup>

Acerca do princípio da proteção intergeracional, pode-se dizer que, atualmente, a defesa do meio ambiente está interligada a um propósito intergeracional que demanda um desenvolvimento sustentável, objetivando a preservação dos recursos naturais para as futuras gerações, desta forma “[...] este novo paradigma da proteção ambiental, com vistas às gerações futuras, pressiona um condicionamento humano, político e coletivo mais consciencioso com relação às necessidades ambientais”.<sup>189</sup>

São fatores decorrentes de uma visão mais ampla a respeito da responsabilidade do ser humano em relação à natureza que faz da humanidade a guardiã da biosfera, e propicia o surgimento de “[...] uma solidariedade de interesses entre o homem e a comunidade biótica de que faz parte, de maneira interdependente e integrante”<sup>190</sup>. Isso faz ver que é a responsabilidade em relação a natureza a condição para garantir o futuro do ser humano.<sup>191</sup>

---

<sup>187</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Declaração do Rio sobre meio ambiente e desenvolvimento**. Rio de Janeiro, 1992. Disponível em:

<<http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/rio92.pdf>>. Acesso em: 01 jun. 2015.

<sup>188</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 105.

<sup>189</sup> LEITE, José Rubens Morato; AYALA, Patryck de Araújo. A transdisciplinariedade do direito ambiental e a sua equidade intergeracional. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo, n. 22, p. 67-68, 2001.

<sup>190</sup> LEITE, José Rubens Morato; AYALA, Patryck de Araújo. A transdisciplinariedade do direito ambiental e a sua equidade intergeracional. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo, n. 22, p. 68, 2001.

<sup>191</sup> LEITE, José Rubens Morato; AYALA, Patryck de Araújo. A transdisciplinariedade do direito ambiental e a sua equidade intergeracional. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo, n. 22, p. 68, 2001.

#### 4 RESPONSABILIDADE INTERNACIONAL DO ESTADO

No ano de 1930, foi realizada em Haia, pela Sociedade das Nações, a primeira Conferência de Codificação da Responsabilidade Internacional dos Estados, que tinha como objetivo codificar o regime da responsabilidade internacional pelos danos ocasionados a estrangeiros particulares. Porém, o evento não logrou sucesso, e acabou por não concluir o instrumento legal a que, inicialmente se propôs. Nessa esteira, nota-se que, apesar da sua importância, ainda é precariamente abordado.<sup>192</sup>

Fato esse que, de acordo com Mazzuoli, se verifica em razão da descentralização da sociedade internacional, “[...] em que falta poder central vinculante e mecanismos mais eficazes de coação estatal”.<sup>193</sup> Desta forma, conhecer a responsabilidade internacional dos Estados significa compreender como funciona a sociedade internacional.<sup>194</sup>

Pode-se afirmar, segundo Strenger, que o instituto em questão tem como característica o fato de “[...] ser a obrigação atribuída ao sujeito de Direito Internacional ao qual é imputável um ato ilícito de suportar as consequências desse ato [...]”.<sup>195</sup> Diz também que tal definição vem evitar dois problemas que a doutrina costuma abordar: os sujeitos de direito internacionalmente responsáveis e a responsabilidade como reparação obrigatória.<sup>196</sup>

Lembra Cretella Neto que, por vezes, a responsabilidade é manifestada como obrigação, mas, na maioria dos casos, se verifica na reparação de danos ou em penalidades: “Em ambos os casos, trata-se de princípio essencial de sua característica jurídica”.<sup>197</sup>

Entretanto, não se pode discutir a regra de que o Estado é responsável no âmbito internacional pela ação ou omissão “que lhe seja imputável e do qual resulte a violação de uma norma jurídica internacional ou de suas obrigações

---

<sup>192</sup> CRETELLA NETO, José. **Teoria geral das organizações internacionais**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2013. p. 630-631

<sup>193</sup> MAZZUOLI Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 8. ed. São Paulo: R. dos Tribunais, 2014. p. 602.

<sup>194</sup> MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 8. ed. São Paulo: R. dos Tribunais, 2014. p. 602-603.

<sup>195</sup> STRENGER, Irineu. **Direito moderno em foco**. 2. ed. São Paulo: LTr, 2004. p. 40.

<sup>196</sup> STRENGER, Irineu. **Direito moderno em foco**. 2. ed. São Paulo: LTr, 2004. p. 40.

<sup>197</sup> CRETELLA NETO, José. **Teoria geral das organizações internacionais**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2013. p. 632.

internacionais”.<sup>198</sup> Accioly, Silva e Casella explicam que a responsabilidade é delituosa, caso resulte de atos delituosos, e contratual, caso resulte da não execução de compromissos assumidos.<sup>199</sup>

A respeito desse tema, Rezek diz que “O Estado responsável pela prática de um ato ilícito segundo o direito internacional deve ao Estado a que tal ato tenha causado dano uma reparação adequada”.<sup>200</sup> A esse respeito, Mazzuoli discorre que

O princípio fundamental da responsabilidade internacional traduz-se numa ideia de justiça, segundo a qual os Estados estão vinculados ao cumprimento daquilo que assumiram no cenário internacional, devendo observar seus compromissos de boa-fé e sem qualquer prejuízo aos outros sujeitos do direito das gentes. Portanto, o Estado é internacionalmente responsável por toda ação ou omissão que lhe seja imputável de acordo com as regras do Direito Internacional Público e das quais resulte violação do direito alheio ou violação abstrata de uma norma jurídica internacional por ele anteriormente aceita.<sup>201</sup>

A responsabilidade é o compromisso que decorre de atos ou omissões, praticados com culpa ou dolo e que daí decorram danos morais ou materiais a terceiros entes.<sup>202</sup>

Considerando que esse instituto tem função essencialmente política, “[...] é injustificável que ainda permaneça agasalhado apenas no Direito consuetudinário e, por isso, suscetível ainda de ser relegado a segundo plano e desrespeitado quando convier aos Estados politicamente fortes”, ensina Strenger.<sup>203</sup> E acrescenta que a responsabilidade internacional deve ser considerada como um dos fatores mais relevantes “para o equilíbrio político internacional”.<sup>204</sup>

A responsabilidade internacional, contudo, possui alguns requisitos a serem cumpridos para seu reconhecimento.

#### 4.1 Elementos da Responsabilidade Internacional

<sup>198</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 387.

<sup>199</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 387.

<sup>200</sup> REZEK, José Francisco. **Direito internacional público: curso elementar**. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 321.

<sup>201</sup> MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 8. ed. São Paulo: R. dos Tribunais, 2014. p. 606.

<sup>202</sup> DEL'OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional privado**. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 123.

<sup>203</sup> STRENGER, Irineu. **Direito moderno em foco**. 2. ed. São Paulo: LTr, 2004. p. 41

<sup>204</sup> STRENGER, Irineu. **Direito moderno em foco**. 2. ed. São Paulo: LTr, 2004. p. 41

De acordo com a doutrina internacional, para que exista a responsabilidade internacional do Estado, são necessários três elementos: o ato ilícito internacional, a imputabilidade do ato e o dano.

#### 4.1.1 Ato Ilícito

A conduta ilícita é que irá pautar a responsabilidade de uma pessoa jurídica de direito internacional público. Assim sendo, para caracterizar um ato ilícito, faz-se necessário “[...] que ele represente a afronta a uma norma de direito das gentes: um princípio geral, uma regra costumeira, um dispositivo de tratado em vigor, entre outras espécies”.<sup>205</sup> Quanto às normas passíveis de violação, ressalta-se que, como já mencionado, encontram-se no art. 38, as fontes de direito internacional clássicas do Estatuto da Corte Internacional de Justiça, não excluindo as novas fontes.<sup>206</sup> Logo, um ato, para ser ilícito, deve violar as obrigações ou os deveres internacionais do Estado, independente de tratar-se de fato omissivo ou comissivo. Essas obrigações derivam de tratados e também dos princípios gerais do direito.<sup>207</sup> A respeito, Mazzuoli escreve que

[o] primeiro elemento constitutivo da responsabilidade (ilicitude internacional do ato) consubstancia-se na *violação* ou *lesão* de uma norma de Direito Internacional, compreendendo tanto o fato positivo (comissivo) como o fato negativo (omissivo).<sup>208</sup>

Frisa também que, quando um Estado viola o direito de outro, essa violação pode ser no aspecto moral, o que não é passível de sanção jurídica, mas sim da opinião pública internacional.<sup>209</sup>

A ação ou a omissão assumem diversas formas, sendo que é difícil delimitar o alcance das obrigações internacionais dos Estados. Dentre as inúmeras hipóteses

---

<sup>205</sup> REZEK, José Francisco. **Direito internacional público**: curso elementar. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 323.

<sup>206</sup> Ver o item 3.3.

<sup>207</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 387.

<sup>208</sup> MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 8. ed. São Paulo: R. dos Tribunais, 2014. p. 610.

<sup>209</sup> MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 8. ed. São Paulo: R. dos Tribunais, 2014. p. 610.

encontram-se as dívidas públicas, as questões relativas às concessões ou contratos do Estado, falha na devida proteção a estrangeiros e prisões injustas ou ilegais.<sup>210</sup>

Sobre o assunto, Rezek menciona que é direta a responsabilidade do Estado em relação à “[...] ação de seus órgãos de qualquer natureza ou nível hierárquico: não está excluída a possibilidade de imputar-se ao Estado o ilícito resultante do exercício de competências legislativas ou judiciárias”.<sup>211</sup>

No que se refere ao ato ilícito, Del’Olmo lembra que os atos suscetíveis de responsabilização são, em sua maioria, aqueles que emanam da Administração Pública, tanto do próprio governo quanto dos agentes servidores do Estado e, podem decorrer do abuso de autoridade ou do exercício regular das tarefas.<sup>212</sup> Entende que

[o]s atos ilícitos de servidores públicos conduzem, em princípio, à responsabilização do Estado, uma vez que o estrangeiro, por ignorar o mecanismo de funcionamento da administração, tem dificuldade de identificar essa ilicitude, mesmo em situações de flagrante abuso de autoridade.<sup>213</sup>

Ao Legislativo também se aplica os princípios impostos ao Executivo. Então se o Poder Legislativo de um Estado adotar disposição ou legislação interna incompatível ou contrária aos seus deveres internacionais, ou se deixar de providenciar as disposições legislativas cabíveis para o cumprimento de tais deveres, o Estado será responsabilizado por isso. “Daí a regra, que se pode dizer universalmente aceita, de que um estado não pode declinar sua responsabilidade com a invocação de seu direito interno”.<sup>214</sup>

No mesmo sentido, Del’Olmo leciona que “Qualquer lei que contrarie os postulados do Direito Internacional, sejam convencionais, sejam consuetudinários ou compreendendo princípios gerais, pode ser questionada nos tribunais competentes”.<sup>215</sup> Já, Accioly, Silva e Casella advertem que “[...] mesmo a lei constitucional não pode

<sup>210</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 390.

<sup>211</sup> REZEK, José Francisco. **Direito internacional público: curso elementar**. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 323.

<sup>212</sup> DEL’OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional privado**. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 127.

<sup>213</sup> DEL’OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional privado**. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 128.

<sup>214</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 393.

<sup>215</sup> DEL’OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional privado**. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 128.

isentar o Estado de responsabilidade por violação de suas deveres internacionais”.<sup>216</sup> Esse, inclusive, é o entendimento oriundo do artigo 27 da Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados de 1969, conforme se depreende de sua leitura: “Uma parte não pode invocar as disposições de seu direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado. Esta regra não prejudica o artigo 46.”<sup>217</sup>

Há quatro possibilidades de o Poder Legislativo violar o Direito Internacional, são elas: a edição de leis que contrariam o teor dos tratados internacionais aprovados em momento anterior e com vigência no âmbito internacional; a revogação de lei que se faz necessária à melhor aplicação de um tratado, prejudicando a operabilidade do instrumento pela inexistência de base legislativa; a não aprovação de legislação específica que possibilite cumprir o tratado ratificado e vigente e, por fim, quando o Poder Legislativo não revoga legislação que se opõe ao conteúdo de um tratado em vigor.<sup>218</sup>

Por sua vez, o Judiciário também tem a possibilidade de praticar ilícito internacional. Adverte Mazzuoli que

Equivale à *denegatio justitiae*, trazendo à tona a responsabilidade internacional do Estado, a decisão judiciária que despreza totalmente normas incontroversas de direito das gentes aceitas (ou seja, ratificadas) pelo próprio Estado em questão [...].<sup>219</sup> (grifo do autor).

Leciona Del’Olmo que “Os atos dos tribunais podem gerar responsabilidade internacional, até por serem ele órgãos do Estado, e inobstante sua independência em relação aos demais poderes e ao próprio governo”.<sup>220</sup>

Já, certos atos ilícitos praticados por particulares, na esfera internacional, são imputados a eles próprios exclusivamente, tais como: tráfico de drogas ou pirataria. Porém, outros tantos atos como morte, destruição de bens de estrangeiros ou lesões corporais podem ampliar a responsabilidade individual ao Estado no qual foram praticados. Para que isso se verifique, necessário se faz que os autores de tais

<sup>216</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 393.

<sup>217</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2009/Decreto/D7030.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D7030.htm)>. Acesso em: 01 jun. 2015.

<sup>218</sup> MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 8. ed. São Paulo: R. dos Tribunais, 2014. p. 618.

<sup>219</sup> MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 8. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2014. p. 622.

<sup>220</sup> DEL’OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional privado**. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 128.

ilícitos sejam nacionais do Estado, e que o mesmo se tenha mantido negligente e omissivo, não prevenindo ao dano, nem punindo o infrator.<sup>221</sup>

No mesmo sentido, Rezek discorre que

A ação hostil de *particulares* não compromete, por si mesma, a responsabilidade internacional do Estado: este incorrerá em ilícito somente quando faltar a seus deveres elementares de *prevenção e repressão*. Se contudo a ordem pública for turbada por acontecimentos próximos de criar clima de guerra civil, o Estado estará eximido de seus deveres normais caso alerte os estrangeiros para sua impossibilidade de preservar a paz social no território ou em parte dele, e para a conseqüente conveniência de que se retirem.<sup>222</sup> (grifo do autor).

Assim sendo, o Estado pode ser responsabilizado, tanto pelos seus órgãos quanto por particulares.

#### 4.1.2 Imputabilidade

Outro importante elemento da responsabilidade é o nexo causal (imputabilidade), que faz a conexão do agente causador do dano ao ato danoso que violou o Direito internacional. Forma-se assim o vínculo jurídico entre o Estado ou a organização internacional que violou a norma internacional e o Estado ou organização que o sofreu. Diz Mazzuoli, que “[...] não importa ao direito das gentes se o Estado é unitário ou se possui divisões internas, como é o caso dos Estados Federais; será sempre o *Estado* (entendido como um todo *único*) o responsável pela violação internacional [...]”<sup>223</sup> (grifo do autor). A imputabilidade, leciona Del’Olmo,

[...] é o elo causal entre a ação e o seu agente ou entre a omissão e a pessoa que, com sua inação, causou dano a outrem. Impõe-se que o ato antijurídico possa ser imputável ao Estado na sua condição de sujeito de Direito Internacional, ainda que praticado por um funcionário seu, situação na qual imputabilidade (ou atribuição) e autoria se confundem.<sup>224</sup>

<sup>221</sup> DEL’OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional privado**. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 129.

<sup>222</sup> REZEK, José Francisco. **Direito internacional público: curso elementar**. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 324.

<sup>223</sup> MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 8. ed. São Paulo: R. dos Tribunais, 2014. p. 611.

<sup>224</sup> DEL’OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional privado**. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 125.

A ação ou omissão que o direito das gentes caracteriza como ilícita deve ser atribuída “[...] a uma pessoa jurídica inscrita na mesma ordem, ou seja, a um Estado ou organização internacional”.<sup>225</sup>

Desta forma, faz-se necessário que haja um nexo de causalidade em entre um ato danoso internacional e o Estado.

#### 4.1.3 Dano

Também considerado elemento constitutivo da responsabilidade internacional, o dano pode ser moral ou material, podendo derivar de um ato ilícito praticado por um Estado ou organização internacional, ou mesmo por um particular que age em nome do Estado. Entretanto, apenas o sujeito de direito das gentes, prejudicado por um dano tem a possibilidade de exigir a sua reparação do infrator, particularmente quando se tratar do cumprimento de tratado celebrado entre ambos. A existência de dano, porém, nem sempre vai gerar a responsabilidade que tornará possível à organização internacional ou ao Estado lesado reclamar a reparação do prejuízo. Para tanto, o dano deve originar-se de uma conduta ilícita ou não há que se falar em responsabilidade internacional.<sup>226</sup>

Em relação ao tema, Del’Olmo entende que “O dano é o resultado decorrente desse ato ou omissão. Pode inclusive, e isso ocorre muitas vezes nas relações internacionais, não decorrer qualquer prejuízo material, produzindo-se um dano não patrimonial, de ordem moral”.<sup>227</sup>

No mesmo sentido, Rezek discorre que a responsabilidade internacional decorre de um ato ilícito que tenha como resultado um dano “[...] para outra personalidade de direito das gentes”.<sup>228</sup> Salienta que o dano não será, obrigatoriamente material e, portanto, nem sempre haverá “[...] uma expressão econômica”.<sup>229</sup> Tais danos imateriais dão ensejo a reparações destituídas de qualquer valor econômico. Enfatiza também que apenas o Estado que foi vítima de

<sup>225</sup> REZEK, José Francisco. **Direito internacional público**: curso elementar. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 323.

<sup>226</sup> MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 8. ed. São Paulo: R. dos Tribunais, 2014. p. 612.

<sup>227</sup> DEL’OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional privado**. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 125.

<sup>228</sup> REZEK, José Francisco. **Direito internacional público**: curso elementar. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 326.

<sup>229</sup> REZEK, José Francisco. **Direito internacional público**: curso elementar. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 326.



alguma forma de dano, “[...] causado diretamente a si, ao seu território, ao seu patrimônio, aos seus serviços, ou ainda à pessoa ou aos bens de particular que seja seu nacional – tem qualidade para invocar a responsabilidade internacional do Estado faltoso”.<sup>230</sup> Em relação ao assunto, Capparelli disserta que foi desenvolvida

[...] uma normativa que assegura a reparação dos danos de contaminação, com o fim de harmonizar ou unificar os procedimentos aplicáveis nos ordenamentos internos fazendo com que as vítimas possam obter uma compensação adequada, convivendo, desta maneira a responsabilidade civil com o regime de responsabilidade internacional, o qual será invocável nos supostos em que o Estado Parte não adote em seu ordenamento as medidas necessárias que garantam o funcionamento dos mecanismos de compensação estabelecidos nestes instrumentos convencionais.<sup>231</sup>

Portanto, independente de o dano ser material ou imaterial, vai ensejar reparação por parte do Estado faltoso.

## 4.2 A Natureza Jurídica da Responsabilidade Internacional

A respeito da natureza jurídica da responsabilidade internacional do Estado, observa-se duas importantes teorias: a objetivista e a subjetivista.<sup>232</sup>

A teoria objetivista, também conhecida por teoria do risco, almeja demonstrar que existe responsabilidade do Estado caso tenha violado uma norma internacional, quando deveria respeitá-la, sem preocupação em relação aos fatos ou motivos de sua prática delituosa. Essa teoria entende que a responsabilidade do Estado decorre do nexo de causalidade que existe entre o ato ilícito que o Estado pratica e o prejuízo que sofre o outro, “[...] sem necessidade de recorrer ao *elemento psicológico* para auferir a responsabilidade daquele. Aqui está em jogo apenas ‘o risco’ [...] que o Estado assume ao praticar determinado ato (violador do direito internacional)”.<sup>233</sup>

Para Shaw a teoria do risco ou responsabilidade objetiva entende que a responsabilidade do Estado é absoluta. Vez que, quando ocorre um ato ilegal causador de dano e cometido “[...] por um agente do Estado, esse Estado será

<sup>230</sup> REZEK, José Francisco. **Direito internacional público**: curso elementar. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 326.

<sup>231</sup> CAPPARELLI, Marco Antonio de Araújo. **Contaminação marinha**. Brasília, DF: Art Brasil Design Gráfico, 2002. p. 86-87.

<sup>232</sup> MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 8. ed. São Paulo: R. dos Tribunais, 2014. p.614.

<sup>233</sup> MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 8. ed. São Paulo: R. dos Tribunais, 2014. p.614.

responsável no direito internacional para com o Estado que sofreu o dano, independentemente de ter sido o ato praticado de boa ou de má-fé [...].”<sup>234</sup>

No mesmo sentido, Ramos explica que a essência de tal instituto reside no dever de reparar que se faz presente toda vez que há uma violação de norma internacional, salientando que “[a] responsabilidade objetiva é caracterizada pela aceitação da ausência de prova de qualquer elemento volitivo ou psíquico do agente, bastaria a comprovação do nexu causal, da conduta e do dano em si”.<sup>235</sup> Assim sendo, o sujeito de direito internacional tem responsabilidade pelo fato de violar norma internacional, nascendo a responsabilidade internacional, posto que existe nexu de causalidade entre o ilícito praticado e o Estado.<sup>236</sup> Contudo, há previsão de casos em que não se aplica a ilicitude do ato, como nos casos da responsabilidade pelo risco, percebidos nos seguintes instrumentos: Convenção sobre Responsabilidade Internacional por Danos Causados por Objetos Espaciais e a Convenção sobre Responsabilidade Civil por Danos. Soares ensina que

[...] no sistema de responsabilidade objetiva, por estar afastada a noção de ilícito (pois se trata de determinar as consequências de atos ilícitos, porém com efeitos danosos), não se necessita do pressuposto da definição do que seja ilícito, e, portanto, o dever de reparar está inerente na própria definição da conduta tipificada na norma, ou, em outras palavras, o dever de reparar é a própria obrigação primária (se é que se pode falar de uma obrigação primária, quando a distinção entre estas e as secundárias não tem mais relevância), na própria norma que define um evento danoso (sem haver pronunciamentos sobre sua licitude), encontram-se as obrigações de repará-lo, e por isso mesmo o sistema é particular e dirigido a determinados setores bem caracterizados (inadmitidas, assim, interpretações extensivas a outros setores nos quais não haja uma regulamentação tópica).<sup>237</sup>

A teoria da responsabilidade subjetiva, ao seu turno, que teve como defensor Hugo Grocius, reza que a responsabilidade internacional tem que se originar de um ato culposo ou doloso do Estado, caso em que há a vontade de praticar um ato

<sup>234</sup> SHAW, Malcolm N. **Direito internacional**. São Paulo: Martins Fontes, 2010.p. 575.

<sup>235</sup> CAHALI, Yussef Said, 1982 apud RAMOS, André de Carvalho. **Responsabilidade internacional por violação de direitos humanos**: seus elementos, a reparação devida e sanções possíveis: teoria e prática do direito internacional. Rio de Janeiro: Renovar, 2004. p. 90-91.

<sup>236</sup> RAMOS, André de Carvalho. **Responsabilidade internacional por violação de direitos humanos**: seus elementos, a reparação devida e sanções possíveis: teoria e prática do direito internacional. Rio de Janeiro: Renovar, 2004. p. 90-91.

<sup>237</sup> SOARES, Guido Fernando Silva. **Direito internacional do meio ambiente, emergência, obrigações e responsabilidades**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2003. p. 726.

danoso. Desta forma, não é suficiente a prática de um ato internacional ilícito. É preciso que o agente esteja agindo com culpa.<sup>238</sup>

Segundo a teoria da culpa ou responsabilidade subjetiva, necessário se faz um “[...] elemento de conduta intencional (dolo), ou negligência (culpa) por parte do indivíduo envolvido, para que o Estado seja considerado responsável por qualquer dano causado”.<sup>239</sup>

Observa-se na teoria da culpa a presunção de não responsabilidade do Estado, por ter violado a norma internacional, eis que a responsabilidade apenas se verifica somente quando existir comprovação de negligência, imprudência, imperícia ou dolo no agir.<sup>240</sup>

É necessário a existência da intenção ilícita ou a negligência do agente cujo o proceder vincula o Estado.<sup>241</sup> Para Ramos, é equivocado apontar a “[...] responsabilidade internacional do Estado por culpa no caso de omissões do Estado, quando a mesma é determinada em face de um devido dever de vigilância”.<sup>242</sup>

### 4.3 A Responsabilidade Estatal pelo Dano Ambiental Marinho em Alto-Mar

A preocupação com o dano ambiental marinho no alto-mar é recente e pouco foi debatido a respeito.

No que se refere à responsabilidade do Estado, com relação ao navio que tem sua nacionalidade e que se encontra em alto mar, causando danos ao ambiente marinho, que se deve depreender em relação à sua culpa pelo ato?

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar prevê a obrigação dos estados em relação a proteção e preservação dos meios marinhos, conforme se depreende da leitura de seu artigo 197:

Os Estados devem cooperar no plano mundial e, quando apropriado, no plano regional, diretamente ou por intermédio de organizações

<sup>238</sup> MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 8. ed. São Paulo: R. dos Tribunais, 2014. p. 614.

<sup>239</sup> SHAW, Malcolm N. **Direito internacional**. São Paulo: Martins Fontes, 2010. p. 575-576.

<sup>240</sup> DEL'OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional privado**. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011. p. 126.

<sup>241</sup> RAMOS, André de Carvalho. **Responsabilidade internacional por violação de direitos humanos**: seus elementos, a reparação devida e sanções possíveis: teoria e prática do direito internacional. Rio de Janeiro: Renovar, 2004. p. 95.

<sup>242</sup> RAMOS, André de Carvalho. **Responsabilidade internacional por violação de direitos humanos**: seus elementos, a reparação devida e sanções possíveis: teoria e prática do direito internacional. Rio de Janeiro: Renovar, 2004. p. 97.

internacionais competentes, na formulação e elaboração de regras e normas, bem como práticas e procedimentos recomendados de caráter internacional que sejam compatíveis com a presente Convenção, para a proteção e preservação do meio marinho, tendo em conta as características próprias de cada região.<sup>243</sup>

Do descuido desse dever, pode surgir o dano ambiental, que ocorre quando se verifica abuso de direito por parte do agente, que vai além dos limites do razoável, causando efeitos danosos ao meio ambiente, o que faz surgir a figura do poluidor-pagador, bem como a responsabilidade do Estado, representado por seus agentes, que assim, se omitem, ao invés de agir, ou atuam contrariando suas obrigações e gerando como resultado a responsabilidade.<sup>244</sup> O dano causado ao meio ambiente marinho inclui-se neste caso.

Sobre a responsabilização internacional, predomina no âmbito do Direito Internacional a existência de costumes dos Estados. A Comissão Internacional de Direito Internacional também tem trabalhado intensivamente no assunto e, em 1975 formulou o Projeto de Tratado sobre Responsabilidade Internacional dos Estados, visando especificar esse assunto controverso.<sup>245</sup> Já, em seu artigo primeiro, prevê que “[t]odo ato internacionalmente ilícito de um Estado acarreta sua responsabilidade internacional.”<sup>246</sup> Nas palavras de Santos

Impende salientar que a responsabilidade do Estado por danos ambientais nos parece que se dará quase sempre em virtude se uma omissão do mesmo, o serviço não funcionou, funcionou tardiamente ou de modo ineficiente, ensejando, portanto, a aplicação da responsabilidade subjetiva. Justifica-se pela circunstância de que, se o Estado não agiu, não praticou o ato lesivo, não lhe pode, com efeito, ser atribuída a autoria do fato, somente sendo-lhe atribuída a responsabilidade se tinha a obrigação de impedir o dano, ou seja, se tinha o dever legal de agir no sentido de impedir o evento danoso.<sup>247</sup>

Assim sendo, não cabe ao agente público arcar com as consequências patrimoniais da lesão que produziu sem que haja o dever legal de o mesmo impedir

<sup>243</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 135.

<sup>244</sup> SANTOS, Valdir Andrade. **Poluição marinha: uma questão de competência: aspectos da Lei nº 9.966, de 28/4/2000**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010. p. 113.

<sup>245</sup> SHAW, Malcolm N. *Direito Internacional*. São Paulo: Martins Fontes, 2010. p.573-574

<sup>246</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Projeto da Comissão de Direito Internacional das Nações Unidas sobre responsabilidade internacional dos Estados**. Disponível em: <<http://novodireitointernacional.com.br/wp-content/uploads/2012/02/Projeto-da-CDI-sobre-Responsabilidade-Internacional-dos-Estados.pdf>>. Acesso em: 01 jun. 2015.

<sup>247</sup> SANTOS, Valdir Andrade. **Poluição marinha: uma questão de competência: aspectos da Lei nº 9.966, de 28/4/2000**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010. p. 120.

que ocorra o fato ambiental lesivo. Contudo, caso a lesão tenha ocorrido devido à conduta ilícita do agente, disso decorre que o Estado responderá subjetivamente, fato que encontra fundamento na culpa ou no propósito de não cumprir a norma, o que constitui o dolo.<sup>248</sup>

Caso o dano decorra de um navio que arvore a nacionalidade de um determinado Estado, o artigo 91 da Convenção de Montego Bay determina “[...] que existe um vínculo substancial entre o Estado e o navio”,<sup>249</sup> tanto que, em seu artigo 94 traz inúmeras responsabilidades do Estado de bandeira de uma embarcação, mas, principalmente, o dever de “[...] exercer a sua jurisdição de conformidade com o direito interno sobre todo o navio que arvore a sua bandeira [...]”.<sup>250</sup>

Desta forma, o Estado tem o dever de “[...] tomar, para os navios que abordem sua bandeira, as medidas necessárias para garantir a segurança no alto mar”.<sup>251</sup> Logo, considerado que os Estados têm responsabilidade por suas embarcações e deveres de cuidado e proteção ao meio ambiente marinho do alto-mar, depreende-se que poderá ser responsabilizado por uma conduta culposa que resulte em um dano nessa área, com a conseqüente caracterização da responsabilidade subjetiva.

A CNUDM, ao definir o alto-mar, em seu artigo 86, dispõe que nenhum Estado exerce jurisdição sobre essa área marítima.<sup>252</sup> Desta forma, ocorrendo a poluição marinha nesse espaço, qual seria a autoridade competente para o julgamento da responsabilidade subjetiva do Estado?

No que pertine à responsabilização estatal, parece que, apesar da crescente quantidade de tratados e convenções internacionais que buscam a proteção ambiental, a solução de controvérsias quanto se trata da ocorrência de danos

---

<sup>248</sup> SANTOS, Valdir Andrade. **Poluição marinha**: uma questão de competência: aspectos da Lei nº 9.966, de 28/4/2000. 2. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010. p. 120.

<sup>249</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 103.

<sup>250</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p.103-104.

<sup>251</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 443-444.

<sup>252</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 103.

ambientais internacionais ainda não é satisfatória. Tal fato também se dá porque a sociedade internacional encontra-se descentralizada e fragmentada.<sup>253</sup>

A Corte Internacional de Justiça – CIJ - instituída pela Carta das Nações Unidas, prevê, no artigo 92 do capítulo XIV, que ela “[...] será o principal órgão judiciário das Nações Unidas. Funcionará de acordo com o Estatuto anexo, que é baseado no Estatuto da Corte Permanente de Justiça Internacional e faz parte integrante da presente Carta”.<sup>254</sup>

Acerca da dúvida sobre qual órgão internacional seria competente para julgar a responsabilidade do Estado nos danos ambientais em alto-mar, encontra-se no artigo 38 do Estatuto da CIJ que assim preceitua que “a Corte, cuja função é decidir de acordo com o direito internacional as controvérsias que lhe forem submetidas”.<sup>255</sup>

Sua atuação divide-se em duas esferas. São elas: a consultiva, na qual manifesta seu entendimento sobre situações através de pareceres<sup>256</sup>, e a contenciosa, em que emite decisões<sup>257</sup>.

A CIJ foi criada em 1945 e é integrante do grupo dos principais órgãos da ONU, que são o Conselho de Tutela, o Secretariado, o Conselho Econômico e Social, o Conselho de Segurança e a Assembleia Geral.<sup>258</sup>

Logo, qualquer conflito pode ser levado à apreciação da Corte no que tange à sua competência judicial, sendo, por isso, considerada como o tribunal mais

---

<sup>253</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 844.

<sup>254</sup> BRASIL. **Decreto nº 19.841, de 22 de outubro de 1945**. Promulga a Carta das Nações Unidas, da qual faz parte integrante o anexo Estatuto da Corte Internacional de Justiça, assinada em São Francisco, a 26 de junho de 1945, por ocasião da Conferência de Organização Internacional das Nações Unidas. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/d19841.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19841.htm)>. Acesso em: 01 jun. 2015.

<sup>255</sup> ESTATUTO da Corte Internacional de Justiça – 1945. Disponível em: <<http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Corte-Internacional-de-Justi%C3%A7a/estatuto-da-corte-internacional-de-justica.html>>. Acesso em: 05 jun. 2015.

<sup>256</sup> A respeito dos pareceres diz o artigo nº 65 da Corte Internacional de Justiça que “A Corte poderá dar parecer consultivo sobre qualquer questão jurídica a pedido do órgão que, de acordo com a Carta nas Nações Unidas ou por ela autorizado, estiver em condições de fazer tal pedido. As questões sobre as quais for pedido o parecer consultivo da Corte serão a ela submetidas por meio de petição escrita, que deverá conter uma exposição do assunto sobre o qual é solicitado o parecer e será acompanhada de todos os documentos que possam elucidar a questão.” ESTATUTO da Corte Internacional de Justiça – 1945. Disponível em: <<http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Corte-Internacional-de-Justi%C3%A7a/estatuto-da-corte-internacional-de-justica.html>>. Acesso em: 05 jun. 2015.

<sup>257</sup> CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 353

<sup>258</sup> ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 443-444.

relevante globalmente, influenciando de forma expressiva a construção do Direito Internacional.<sup>259</sup>

O Tribunal Internacional de direito do Mar (ITLOS), foi criado pela Convenção de Montego Bay, com sede em Hamburgo, na Alemanha. Surgiu com vistas a resolver conflitos na aplicação e interpretação da Convenção.<sup>260</sup> O artigo 287 da CNUDM prevê que

[u]m Estado ao assinar ou ratificar a presente Convenção ou a ela aderir, ou em qualquer momento ulterior, pode escolher livremente, por meio de declaração escrita, um ou mais dos seguintes meios para a solução das controvérsias relativas à interpretação ou aplicação da presente Convenção: a) o Tribunal Internacional do Direito do Mar estabelecido de conformidade com o Anexo VI; b) a Corte Internacional de Justiça; c) um tribunal arbitral constituído de conformidade com o Anexo VII; d) um tribunal arbitral especial constituído de conformidade com o Anexo VIII, para uma ou mais das categorias de controvérsias especificadas no referido Anexo.<sup>261</sup>

Quando os Estados assinam a CNUDM, têm a opção de escolher qual meio preferem para a solução de controvérsias, em caso de conflito.<sup>262</sup>

A jurisdição desse Tribunal abarca qualquer tipo de embate a respeito da aplicação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar que lhe seja apresentada. Sua jurisdição, entretanto, será obrigatória<sup>263</sup> nos casos de medidas

<sup>259</sup> MELO, Milena Barbosa de. **Direito internacional do mar**. São Paulo: Servanda, 2012. p. 109-110.

<sup>260</sup> MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**: contratos e processos. Barueri: Manole, 2015. v. 3, p. 37.

<sup>261</sup> ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 157-158.

<sup>262</sup> MELO, Milena Barbosa de. **Direito internacional do mar**. São Paulo: Servanda, 2012. p. 133.

<sup>263</sup> Artigo 290 - Medidas provisórias - 1. Se uma controvérsia tiver sido devidamente submetida a uma corte ou tribunal que se considere, prima facie, com jurisdição nos termos da presente Parte ou da seção 5 da Parte XI, a corte ou tribunal poderá decretar quaisquer medidas provisórias que considere apropriadas às circunstâncias, para preservar os direitos respectivos das partes na controvérsia ou impedir danos graves ao meio marinho, até decisão definitiva. 2. As medidas provisórias podem ser modificadas ou revogadas desde que as circunstâncias que as justificaram se tenham modificado ou deixado de existir. 3 As medidas provisórias só podem ser decretadas, modificadas ou revogadas, nos termos do presente artigo, a pedido de uma das partes na controvérsia e após ter sido dada às partes a oportunidade de serem ouvidas. 4. A corte ou tribunal notificará imediatamente as partes na controvérsia e, se julgar apropriado, outros Estados Partes, de qualquer medida provisória ou de qualquer decisão que a modifique ou revogue. 5. Enquanto não estiver constituído o tribunal arbitral ao qual uma controvérsia esteja a ser submetida nos termos da presente seção, qualquer corte ou tribunal, escolhido de comum acordo pelas partes ou, na falta de tal acordo, dentro de duas semanas subseqüentes à data do pedido de medidas provisórias, o Tribunal Internacional do Direito do Mar, ou, tratando-se de atividades na Área, a Câmara de Controvérsias dos Fundos Marinhos, pode decretar, modificar ou revogar medidas provisórias nos termos do presente artigo, se considerar, prima facie, que o tribunal a ser constituído teria jurisdição e que a urgência da situação assim o requer. Logo que estiver constituído, o tribunal ao qual a controvérsia foi submetida pode, atuando de conformidade com os parágrafos 1º a 4º, modificar, revogar ou confirmar essas medidas provisórias. 6. As partes na

provisórias em que um tribunal arbitral não tenha sido constituído e nos casos de necessidade imediata de liberação de barcos e tripulações presos.<sup>264</sup>

Sobre o Assunto, Milena de Melo disserta que “[o] Tribunal Internacional de Direito do Mar tem jurisdição compulsória para a maioria das disputas concernentes a interpretação e aplicação da Convenção das Nações Unidas sobre o direito do Mar”<sup>265</sup>. Explica, ainda, que “[n]a maioria dos casos, a jurisdição é dividida com a Corte Internacional de Justiça e os Tribunais Arbitrais, em cumprimento a liberdade de escolha estabelecida pela Convenção, em favor das partes”.<sup>266</sup>

Da análise do trabalho, depreende-se que o Estado deve ser responsabilizado pelos danos causados em alto-mar pelas embarcações que possuam a sua bandeira. O ente estatal possui obrigações relativas à proteção do meio ambiente, incluído aqui o ambiente marinho. Princípios ambientais, que são amplamente aceitos pelo Direito Internacional, também salientam o dever de cuidado do Estado e sua responsabilidade no sentido de indenizar as perdas ambientais, caso ocorram. Assim, parece que a poluição do alto-mar deve ser imputada ao Estado, caso constatada sua culpa pelo ato ou omissão causador do dano, conforme se percebe nos diversos tratados internacionais sobre o Direito do Mar, como a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

---

controvérsia devem cumprir sem demora quaisquer medidas provisórias decretadas nos termos do presente artigo.; ARTIGO 292 - Pronta liberação das embarcações e das suas tripulações 1. Quando as autoridades de um Estado Parte tiverem apresado uma embarcação que arvore a bandeira de um outro Estado Parte e for alegado que o Estado que procedeu à detenção não cumpriu as disposições da presente Convenção no que se refere à pronta liberação da embarcação ou da sua tripulação, mediante a prestação de uma caução idônea ou outra garantia financeira, a questão da liberação poderá ser submetida, salvo acordo em contrário das partes, a qualquer corte ou tribunal escolhido por acordo entre as partes ou, não havendo acordo no prazo de dez dias subseqüentes ao momento da detenção, à corte ou tribunal aceito, nos termos do artigo 287, pelo Estado que fez a detenção ou ao Tribunal Internacional do Direito do Mar. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 158-159.

<sup>264</sup> MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**: contratos e processos. Barueri: Manole, 2015. v. 3, p. 38.

<sup>265</sup> MELO, Milena Barbosa de. **Direito internacional do mar**. São Paulo: Servanda, 2012. p. 134.

<sup>266</sup> MELO, Milena Barbosa de. **Direito internacional do mar**. São Paulo: Servanda, 2012. p. 134.



## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde a antiguidade o mar era amplamente utilizado para que o homem pudesse satisfazer suas necessidades. A pesca, por exemplo, estava incluída entre as principais utilidades do mar, e, após a percepção do quanto a navegação poderia facilitar o transporte, o mar começou a ser ainda mais utilizado.

O avanço da humanidade leva consigo todos os seus aspectos. A tecnologia desenvolvida pelo homem não foge à regra. A criação de novas máquinas e meios de produção afetou não somente a forma como o ser humano vivia, mas também o impacto ambiental que seu modo de vida causava no planeta, já que a exploração de matéria prima cresceu consideravelmente e, por consequência, a poluição do meio ambiente.

A discussão sobre o direito marinho teve seu cerne, inicialmente, focado no comércio e nos interesses dos Estados. Desta forma, os primeiros documentos sobre esse direito trataram, em sua grande maioria, do domínio dos Estados sobre o mar. A delimitação do mar territorial, por exemplo, foi, durante muito tempo, motivo de discordância entre as nações, que buscavam estipular seus limites de acordo com seus interesses.

O desenvolvimento do direito internacional, entretanto, refletiu no direito do mar, tornando-o mais efetivo. A respeito, diversos assuntos passaram a ser discutidos em conferências, que, por vezes, resultaram em tratados.

A construção do direito internacional do meio ambiente acompanhou a evolução da concepção global que existia sobre o mar. A conscientização de que o meio ambiente marinho poderia ser prejudicado pela poluição, e que o próprio homem poderia sofrer as consequências, fez com que surgisse a preocupação a respeito da preservação desse espaço.

Um dos mais importantes tratados sobre o mar, a Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar, de 1982, trouxe à comunidade internacional uma normatização universal a respeito do ambiente marinho, que delimitou sua área e solucionou muitas dúvidas dos Estados sobre sua utilização.

O alto-mar também foi debatido nessa Convenção e definido como uma área fora do alcance da jurisdição de qualquer Estado, disponível ao bom uso de todos.

Ocorre que, assim como qualquer parte do meio ambiente, o alto-mar também pode sofrer com a poluição. E a ocorrência desse fato gera a dúvida sobre a

possibilidade da responsabilização pelos danos causados a essa área, já que sobre ela nenhum Estado tem autoridade.

O Estado, como principal sujeito de direitos no plano internacional, tem também deveres a cumprir. O direito ambiental internacional, por exemplo, traz alguns princípios que orientam a atuação desses entes, no que pertine à utilização e tratamento do meio ambiente. Diversos tratados também discorrem sobre o assunto, no sentido de que qualquer país tem a obrigação de prevenir os danos ambientais, incluído aqui o alto-mar.

Assim, a falta de cuidado, por parte do Estado, no dever de prevenir a ocorrência danos ao mar gera sua responsabilização, assim como o dever de ressarcimento.

Nesses casos, deve-se investigar qual a causa que deu origem à poluição em alto-mar e se ela advém de um ato de Estado, o que enseja a aplicação da responsabilidade subjetiva, que tem o fator da culpa como elemento essencial, o que não se verifica na responsabilidade objetiva.

Neste caso, cabe ainda investigar qual seria a autoridade competente para o julgamento. Dentre as diversas entidades internacionais, pode-se destacar dois importantes tribunais que reconhecem a matéria da responsabilização do Estado no alto-mar: a Corte Internacional de Justiça e o Tribunal Internacional de Direito do Mar.

## REFERÊNCIAS

ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

AMARAL JÚNIOR, Alberto do. **Curso de direito internacional público**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

BARBOSA, Rangel; OLIVEIRA, Patrícia. O princípio do poluidor-pagador no Protocolo de Quioto. In: NERY JUNIOR, Nelson; NERY, Rosa Maria Andrade (Org.). **Responsabilidade civil: direito ambiental**. São Paulo: R. dos Tribunais, 2010. v. 7, p. 139-179.

BARROS, José Fernando Cedeño de. **Direito do mar e do meio ambiente: a proteção de zonas costeiras e litorais pelo Acordo Ramoge: contribuições para o Brasil e o Mercosul**. São Paulo: LEX, Aduaneiras, 2007.

BRASIL. **Decreto nº 19.841, de 22 de outubro de 1945**. Promulga a Carta das Nações Unidas, da qual faz parte integrante o anexo Estatuto da Corte Internacional de Justiça, assinada em São Francisco, a 26 de junho de 1945, por ocasião da Conferência de Organização Internacional das Nações Unidas. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/d19841.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19841.htm)>. Acesso em: 01 jun. 2015.

CACAIS, Rubens Capistrano. Cooperação internacional ambiental. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo, v. 14, n. 53, p. 241-260, jan./mar. 2009.

CAHALI, Yussef Said, 1982 apud RAMOS, André de Carvalho. **Responsabilidade internacional por violação de direitos humanos: seus elementos, a reparação devida e sanções possíveis**. Teoria e prática do direito internacional. Rio de Janeiro: Renovar, 2004.

CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

CAPPARELLI, Marco Antonio de Araújo. **Contaminação marinha**. Brasília, DF: Art Brasil Design Gráfico, 2002.

CASELLA, Paulo Borba. **Direito internacional dos espaços**. São Paulo: Atlas, 2009.

CRETELLA NETO, José. **Curso de direito internacional do meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012.

DEL'OLMO, Florisbal de Souza. **Curso de direito internacional privado**. 9. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

ESTATUTO da Corte Internacional de Justiça – 1945. Disponível em: <<http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Corte-Internacional-de-Justi%C3%A7a/estatuto-da-corte-internacional-de-justica.html>>. Acesso em: 05 jun. 2015.

FAVA, Gustavo Crestani. Poluição transfronteiriça: mares, oceanos, águas doces e poluição atmosférica. In: MAZZUOLI, Valerio de Oliveira; BRITO, Adam Luiz Claudino de (Coord.). **O novo direito internacional do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2011. p. 191-228.

FERRUCCI, Marcelo. O direito ambiental como direito fundamental, estado e poder ambiental. In: NERY JUNIOR, Nelson; NERY, Rosa Maria Andrade (Org.). **Responsabilidade civil: direito ambiental**. São Paulo: R. dos Tribunais, 2010. v. 7, p. 51-68.

FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na convenção das Nações Unidas sobre direito do mar de 1982 e na jurisprudência internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 1999.

FRANCO NETO, Dimas Simões. Direito internacional do meio ambiente: surgimento, emergência e amadurecimento. In: MAZZUOLI, Valerio de Oliveira; BRITO, Adam Luiz Claudino de (Coord.). **O novo direito internacional do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2011. p. 59-81.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

HAMMERSCHMIDT, Denise. O risco da sociedade contemporânea e o princípio da precaução no Direito Ambiental. **Revista dos Tribunais**, São Paulo, v. 92, n. 808, p. 39-56, jan./fev. 2003.

LEITE, José Rubens Morato; AYALA, Patryck de Araújo. A transdisciplinariedade do direito ambiental e a sua equidade intergeracional. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo, n. 22, p. 62-80, 2001.

MAHMOUD, Mohamad Ale Hasan. **Direito penal marítimo: zona econômica exclusiva, soberania e extraterritorialidade**. São Paulo: Saraiva, 2010.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo: contratos e processos**. Barueri: Manole, 2015. v. 3.

MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. Cooperação internacional para a preservação do meio ambiente. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo, v. 16, n. 62, p. 223-262, abr./jun. 2011.

MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 8. ed. São Paulo: R. dos Tribunais, 2014.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Alto-mar**. Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

MELO, Milena Barbosa de. **Direito internacional do mar**. São Paulo: Servanda, 2012.

MILARÉ, Édís; ARTIGAS, Priscila Santos. Compensação ambiental: questões controversas. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo, n. 43, p. 101-114, jul./set. 2006.

OCEANO. In: MICHAELIS dicionário de português online. [São Paulo]: Melhoramentos, 2009. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php?lingua=portugues-portugues&palavra=oceano>>. Acesso em: 12 jun. 2015.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. In: MARTINS, Eliane M. Octaviano (Org.). **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2015. p. 79-167.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2009/Decreto/D7030.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D7030.htm)>. Acesso em: 01 jun. 2015.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Declaração do Rio sobre meio ambiente e desenvolvimento**. Rio de Janeiro, 1992. Disponível em: <<http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/rio92.pdf>>. Acesso em: 01 jun. 2015.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Projeto da Comissão de Direito Internacional das Nações Unidas sobre responsabilidade internacional dos Estados**. Disponível em: <<http://novodireitointernacional.com.br/wp-content/uploads/2012/02/Projeto-da-CDI-sobre-Responsabilidade-Internacional-dos-Estados.pdf>>. Acesso em: 01 jun. 2015.

PORTO, Marcos Maia. **Portos e o desenvolvimento**. São Paulo: Aduaneiras, 2011.

RAMOS, André de Carvalho. **Responsabilidade internacional por violação de direitos humanos**: seus elementos, a reparação devida e sanções possíveis: teoria e prática do direito internacional. Rio de Janeiro: Renovar, 2004.

REZEK, José Francisco. **Direito internacional público**: curso elementar. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

SANTOS, Valdir Andrade. **Poluição marinha**: uma questão de competência: aspectos da Lei nº 9.966, de 28/4/2000. 2. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2010.

SHAW, Malcolm N. **Direito Internacional**. São Paulo: Martins Fontes, 2010.

SILVA, Reinaldo Pereira e. Biossegurança e princípio da precaução. In: MINAHIM, Maria Auxiliadora; FREITAS, Tiago Batista; OLIVEIRA, Thiago Pires. **Meio ambiente, direito e biotecnologia**: estudos em homenagem ao prof. Dr. Paulo Affonso Leme Machado. Curitiba: Juruá, 2010. p. 279-290.

SOARES, Guido Fernando Silva. **Direito internacional do meio ambiente, emergência, obrigações e responsabilidades**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

STRENGER, Irineu. **Direito moderno em foco**. 2. ed. São Paulo: LTr, 2004.

TREVES, Tullio. Ocean. In: BIANCHI, Andrea (Ed.). **World treaties for the protection of the environment**. Milano: Istituto per l'Ambiente, 1992. p. 149-179.

TUPIASSU, Lise Vieira da Costa. O direito ambiental e seus princípios informativos. In: NERY JUNIOR, Nelson; NERY, Rosa Maria Andrade (Org.). **Responsabilidade civil**: direito ambiental. São Paulo: R. dos Tribunais, 2010. v. 7, p. 111-138.

VIEIRA, Andréia Costa; BARCELLOS, Ilma de Camargo. Água: bem ambiental de uso comum da humanidade. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo, v. 14, n. 53, p. 56-102, jan./mar. 2009.

ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013.