

RESPONSABILIDADE INTERNACIONAL E REPARAÇÕES AMBIENTAIS: POLUIÇÃO MARINHA

INTERNATIONAL RESPONSIBILITY AND ENVIRONMENTAL REPAIRS: MARINE POLLUTION

Clarisse Aparecida da Cunha Viana Cruz¹

Sébastien Kiwonghi Bizawu²

RESUMO

Nos últimos anos, diversos países voltaram sua atenção para a proteção do meio ambiente e reparação dos danos ambientais. Nesse contexto, a poluição marinha tornou-se fato que se impôs à comunidade internacional, gerando sérias consequências de cunho ambiental, econômico e social. Por isso, o objetivo deste artigo é analisar qual é a responsabilização internacional dos Estados quanto aos casos de poluição marinha oriunda de embarcações. A metodologia utilizada foi a jurídico-teórica e o procedimento dedutivo, juntamente com a pesquisa bibliográfica. Por fim, concluiu-se que, apesar das obrigações já estipuladas aos países signatários pelas convenções em vigor, é necessário que as autoridades competentes se reúnam a fim de fixarem regras vinculantes aos Estados para que haja a unanimidade de punição e fiscalização prevista.

Palavras-chave: Direito do Mar. Poluição Marinha. Princípio Poluidor-Pagador. Reparação Ambiental; Responsabilidade Internacional.

ABSTRACT

In recent years, several countries have turned their attention to protecting the environment and repairing environmental damage. In this context, marine pollution became a fact that imposed itself on the international community, generating serious consequences of an

¹Mestranda em Direito pela Escola Superior Dom Helder Câmara. Especialista em Direito Civil e Processo Civil. Advogada. Bacharel em Direito pela PUCMG. Integrante do grupo de pesquisa Centro de Estudos de Biodireito (CEBID). ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5461-4292>. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3712653528660844> E-mail: clarisseacvianacruz@gmail.com.

²Doutor e Mestre em Direito Internacional pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas). Pós-doutorado pelo IGC/Coimbra, Portugal. Professor de Direito Internacional Público e Privado. Pró-Reitor de Intercâmbio e Internacionalização da Escola Superior Dom Helder Câmara. Autor de vários livros e artigos científicos. E-mail: sebak_07@hotmail.com

environmental, economic, and social nature. Therefore, the purpose of this article is to analyze what is the international responsibility of States for cases of marine pollution from ships. The methodology used was the legal-theoretical and the deductive procedure, together with the bibliographical research. Finally, it was concluded that, despite the obligations already stipulated to the signatory countries by the conventions in force, it is necessary that the competent authorities meet to establish binding rules to the States so that there is unanimity of punishment and inspection foreseen.

Keywords: International Responsibility. Marine Pollution. Environmental Repair. Law of the Sea. Polluter pays principle.

INTRODUÇÃO

Desde o início de sua história, a espécie humana conviveu com a necessidade de desenvolver recursos para dominar a natureza, seja como forma de sobrevivência ou como meio para conquistar novos objetivos e evoluir. Neste cenário, a partir do século XV, a comunidade europeia deu início à chamada “Expansão Marítima” na qual o homem começou a explorar os oceanos e suas potencialidades. Então, descobriram-se novos territórios, povos e rotas comerciais, constituindo novas formas de se beneficiarem.

Após, com a globalização e desenvolvimento tecnológico, a humanidade conheceu outras tantas riquezas oriundas dessas águas salgadas. Citam-se, por exemplo, o petróleo, usado como fonte de energia; os seres vivos marinhos, que até então eram desconhecidos e que podem servir de alimento; algas e organelas com finalidades medicinais e farmacêuticas; dentre outros.

Por essa razão, os mares e oceanos tornaram-se importantes fontes econômicas mundiais, sendo, até hoje, extremamente explorados pelo homem. Como consequência desse uso não sustentável, observam-se a contaminação e a poluição das águas por diversas substâncias oriundas das ações antrópicas.

Neste artigo, abordar-se-á a poluição marinha proveniente de embarcações à luz da Convenção da Organização das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982, Convenção de Montego Bay) e do Direito Internacional, ressaltando, desse modo, que a água é um recurso natural limitado com valor econômico.

Assim, torna-se imperioso lembrar a necessidade de seu uso racional e sua conservação, pensando nas gerações futuras com base na solidariedade intergeracional.

Justifica-se, portanto, a elaboração do presente artigo pela urgência para proteger esse bem jurídico ambiental diante do desenvolvimento industrial e tecnológico atual que possibilita a rápida disponibilização de embarcações para o mercado. Apresenta-se a seguinte problematização: diante do atual estágio de desenvolvimento industrial e da capacidade de exploração dos mares e oceanos pelo homem, bem como dos princípios do direito ambiental, qual a responsabilização internacional dos Estados pelos danos ambientais causados por embarcações nos oceanos?

Quanto ao objetivo geral, busca-se analisar a poluição marinha e as estipulações das principais convenções internacionais a ela relacionadas no que tange aos danos ambientais oriundos da poluição provocada pelas embarcações. Pretende-se, nesse caso, analisar a responsabilização internacional dos Estados quanto aos casos de poluição marinha ocasionada por embarcações.

A pesquisa será qualitativa e explicativa com base na metodologia dedutiva, utilizando-se das técnicas de pesquisa bibliográfica, tendo por marco teórico a obra intitulada “A ação normativa da Organização Marítima Internacional e seus instrumentos em face da poluição marítima por óleo causada por navios” (2012), que trata dos principais pontos a serem discutidos neste artigo.

POLUIÇÃO MARINHA: CONCEITUAÇÃO E CONVENÇÕES RELACIONADAS

De acordo com o artigo 1º, alínea 4, da Convenção de Montego Bay, a poluição marinha é:

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

Essa conceituação pode ser ainda dividida em duas categorias: a poluição marinha intencional ou a acidental. Esta decorre de acidentes com navios-tanque, em que são derramadas inúmeras toneladas de hidrocarboneto ou óleo bruto no mar. Já aquela, pode ocorrer durante o lastreamento do navio, quando se faz necessário o esvaziamento dos tanques diretamente no mar ou durante a limpeza das embarcações na qual restos de hidrocarbonetos ou óleos nelas derramados caem no mar (HECK, 2012, p.196).

Quanto à gravidade dos danos que um acidente marítimo pode causar no meio ambiente marinho, esses são variáveis de acordo com a quantidade de óleo derramado na água, sua natureza química, a fragilidade da fauna e flora locais e as atividades humanas atingidas.

Como exemplo, cita-se o acidente do petroleiro *Érika* (1999), o qual partiu da França com destino à Itália, levando 31.000 toneladas de crude. Por questões meteorológicas, esse teve sua estrutura partida em duas, derramando 10.000 toneladas do material no mar. Conforme relatos, esse fato representou a maior catástrofe por acidente marítimo do mundo, tendo em vista a extensão dos 400 km de costas poluídas, pelo tipo de produto despejado e pelas inúmeras falhas de segurança encontradas.

Os espaços marítimos e oceânicos são o meio ambiente que mais tem sofrido danos de natureza catastrófica, nos últimos anos, a partir da entrada em cena de superpetroleiros, superdimensionados em tamanho e em sua capacidade de destruição do meio ambiente marinho e das atividades litorâneas dos países ribeirinhos (...) as poluições causadas por navios na sua atividade corriqueira (descarga de óleos servidos ou deslastreamentos e lavagem dos depósitos de materiais tóxicos em navios), ou as provenientes de acidentes náuticos, têm sido fatores que acrescentam mais e mais poluição a um meio ambiente já quase saturado pelas poluições carregadas por rios e emissários (SOARES, 2003,p.227).

Por essa razão, cientes da amplitude e da gravidade dos possíveis danos ambientais que a poluição marinha oriunda de embarcações e navios pode causar a esse meio ambiente, assim como para as presentes e futuras gerações, a comunidade internacional movimentou-se no sentido de realizar diversas convenções sobre o assunto, formalizando tratados para resguardar esse bem jurídico ambiental. Entretanto, como são vastos os documentos sobre o tema, mencionar-se-á apenas os mais relevantes para este artigo.

A primeira convenção realizada com o objetivo de abordar a questão da poluição marinha por embarcações foi a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo (OILPOL). Essa reunião foi realizada em 1954, em Londres, visando, inicialmente, o combate aos poluentes oriundos das operações dos navios-tanque, devendo os Estados signatários elaborarem normas de direito interno com sanções para quem descumprisse o disposto no documento.

Em 1969, foram realizadas a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC/69) e a Convenção Relativa à Intervenção em Alto-mar, na cidade de Bruxelas. Nesta, foi reconhecido aos países costeiros o direito de atuar em alto-mar e de tomar atitudes para proteger os interesses ameaçados pela poluição oriunda de acidente. Naquela, foram previstas normas sobre a responsabilidade do

proprietário do navio, da apresentação de reclamações e compensações relacionadas ao derramamento de óleos e sobre o fundo relativo a essa responsabilidade.

Substituindo a OILPOL, ocorreu, em 1973, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), sendo emendada pelo Protocolo de Londres, em 1978. Esse tratado foi um avanço na legislação internacional sobre o tema, tendo em vista seu caráter universal ao regulamentar o lançamento, escapamento, derramamento, vazamento, bombeamento ou esgoto de qualquer substância potencialmente poluente no oceano transportada por navios.

Seu texto oficial é composto por seis anexos, sendo que cada um trata de um tipo de poluição marinha causada por navios: por óleo combustível, por carga líquida nociva transportada a granel, por substâncias nocivas carregadas em embalagens, por esgoto, por lixo dos navios e a proveniente do ar. Ademais, representou um avanço quando comparada às anteriores, possuindo normas severas e concisas que contribuiriam para a diminuição dos riscos da poluição causada pelos navios (ONU, 1978).

Todavia, deve-se fazer uma crítica quanto a sua abordagem ao que tange os hidrocarbonetos: o texto proíbe seu descarte no mar, mas cria exceções para que tal procedimento seja possível, como a justificativa de que foi feito para segurança da embarcação, por exemplo.

O documento mais importante sobre o assunto da conservação ambiental dos oceanos é a Convenção de Montego Bay sobre o Direito do Mar (CNUDM), realizada na cidade de Montego Bay (Jamaica), em 1982. Esse tratado teve como foco a criação de uma regulamentação universal de todos os assuntos relacionados aos oceanos e seus afins.

De acordo com seus artigos 207 a 212, existem seis tipos de poluição marinha, sendo: de origem terrestre; a proveniente de atividades relativas aos fundos marinhos sob jurisdição nacional; a oriunda de atividades na área; a resultante de alijamento³; a obtida das embarcações e a vinda da atmosfera ou através dela (ONU, 1982).

Quanto aos deveres dos Estados signatários, em uma análise geral do documento, prevê-se que esses devem proteger e preservar o meio ambiente marinho, não transferindo direta ou indiretamente os danos ou riscos de uma zona para outra ou não transformando um tipo de poluição em outro, bem como tomando medidas para prevenir, reduzir e controlar a

³ De acordo com o artigo 1, alínea 5, da Convenção de Montego Bay, alijamento é “qualquer lançamento deliberado no mar de detritos e outras matérias, a partir de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções” ou, ainda, “qualquer afundamento deliberado no mar de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções” (ONU, 1982).

poluição no meio ambiente marinho abrangendo todas as fontes de poluição supramencionadas.

Por fim, cita-se a Convenção das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada em 1992, na cidade do Rio de Janeiro (Rio-92). Dessa reunião, resultou o documento denominado Agenda 21 no qual há um capítulo dedicado exclusivamente às ações para “Proteção dos Oceanos, de todos os tipos de mares – inclusive mares fechados e semifechados – e das zonas costeiras”.

Em síntese, o capítulo 17 reconhece a importância dos oceanos, mares e zonas costeiras como sistema integrado que possibilita a existência de vida na Terra. Por isso, traça novas abordagens de gerenciamento e desenvolvimento marinho e costeiro nos planos nacional, regional e mundial, visando a precaução e antecipação dos danos ambientais.

Quanto ao Brasil, o país é signatário de todas as convenções supramencionadas, com exceção da OILPOL, aderindo seus textos ao Direito interno por meio de decretos legislativos.

Neste diapasão, para entendimento da responsabilidade e internacional quanto à reparação da poluição marinha, faz-se necessária uma breve explanação dos princípios ambientais a ela relacionados.

A POLUIÇÃO MARINHA E OS PRINCÍPIOS DO DIREITO AMBIENTAL

Antes de adentrar na problemática deste artigo, faz-se necessária uma breve abordagem sobre os princípios que regem o Direito Ambiental a fim de justificar a responsabilização internacional daqueles agentes que causarem danos ambientais decorrentes da poluição marinha oriunda de navios e embarcações.

Em um aspecto geral sobre os princípios ambientais, Silva explica que o Direito Ambiental, apesar de ter caráter interdisciplinar, obedece a princípios específicos, tendo em vista que, se feito de outra maneira, dificilmente resultaria na proteção eficaz almejada ao meio ambiente (SILVA, 2016, p.55).

O autor ainda menciona que os princípios têm a função de sistematizar o ordenamento jurídico, exercendo “primazia formal e material sobre as regras jurídicas, impondo padrões e limites à ordem vigente” (SILVA, 2016, p.55), sendo que, no caso do Direito Ambiental, tem como aspecto fundamental nortear o desenvolvimento e a aplicação de políticas públicas a fim de proteger o meio ambiente e a vida humana.

Diante desse contexto, serão mencionados três desses princípios, sendo o do poluidor-pagador, da precaução, da prevenção e da obrigatoriedade da intervenção estatal.

O princípio do poluidor-pagador é o “instituto econômico que exige do poluidor, uma vez identificado, suportar as despesas de prevenção, reparação e repressão dos danos ambientais” (SILVA, 2016, p.70). Quanto ao *quantum* a ser pago pelo agente poluidor, esse é formado através da contabilização dos custos decorrentes da poluição dentro dos custos da produção, englobando os montantes depreendidos em função da diminuição, eliminação ou neutralização dessa, bem como o valor simbólico por aquele recurso natural finito e limitado que está sendo deteriorado e suportado pela coletividade.

Corroborando com esse entendimento, cita-se que “por força desse princípio, aquele que poluir o meio ambiente terá a obrigação *ex delicto* de indenizar – de internalizar o custo indevidamente externalizado – tanto pelos danos causados ao meio ambiente, como a terceiros” (FELICIANO; PASQUALETO, 2019, p. 201).

Dada a sua importância, esse princípio foi incorporado à diversas convenções internacionais, como, por exemplo, na Rio-92. Nela, está implicitamente inserido no princípio 16 da Agenda 21 que determina que “as autoridades nacionais devem procurar promover a internalização dos custos ambientais e o uso de instrumentos econômicos, levando na devida conta o interesse público” (ONU, 1992).

Vale mencionar que diante da autonomia de cada Estado-parte em elaborar suas próprias normas internas quanto ao tema, muitas vezes, torna-se mais viável economicamente para um agente poluidor pagar as irrisórias multas pela poluição provocada do que investir na prevenção, de acordo com sua legislação pátria.

À título de comparação da aplicação desse princípio nas normas ambientais de um país para outro, no Brasil, o valor máximo das multas ambientais é pequeno frente ao porte do poluidor, o que levou à propositura do Projeto de Lei nº 4.286/16, que almeja a alteração do artigo 75 da Lei de Crimes Ambientais para aumentar esse montante a ser pago por quem poluir o meio ambiente.

Em contrapartida, nos Estados Unidos, a penalização de quem causar danos ao meio ambiente é exemplar. À título de exemplo, cita-se a condenação da petroleira BP ao pagamento de R\$ 238,5 milhões ao governo americano e aos civis afetados pelo derramamento de 5 milhões de barris de petróleo no Golfo do México, em 2010, e seu rebaixamento na classificação pelas agências de riscos. Assim, é evidente a maior severidade e eficácia dessa legislação em comparação àquela, o que pode prejudicar os objetivos das convenções celebradas e a aplicação dos princípios ambientais.

Quanto aos princípios da prevenção e da precaução, sua base fundamenta-se na ideia de que é melhor evitar o dano ambiental do que remediá-lo, na medida em que seus efeitos no meio ambiente podem ser graves e irreversíveis. Entretanto, destaca-se que, dessa semelhança, ambos possuem características diferentes (SILVA, 2016, p.64).

O princípio da prevenção foi balizado pela Declaração de Estocolmo (1972), sendo definido como o “dever público, privado e difuso de evitar a concreção de riscos conhecidos, cientificamente comprovados e potencialmente danosos” (FELICIANO; PASQUALETO, 2019, p. 198).

À exemplo de seu uso no Direito Internacional, cita-se *Trail Smelter Arbitration* como sua primeira manifestação. Neste caso, o Canadá foi considerado culpado pelos danos gerados pela emissão de poluentes na atmosfera por uma fundação, tendo em vista que cabia a esse país o dever de averiguar se a instalação estava atenta às medidas de prevenção contra a poluição usadas por todos os Estados submetidos às normativas internacionais, assim, o julgado dispõe:

Sob o princípio do Direito Internacional(...) nenhum Estado tem o direito de usar ou permitir o uso do território de maneira tal a causar danos por vapores no ou para o território de outras propriedades ou de outras pessoas neste particular, quando o caso for de séria consequência e a danos for estabelecida por evidência clara e convincente (SADELEER, 2009, p. 44).

Já o princípio da precaução pode ser definido como aquele que “visa a durabilidade da sadia qualidade de vida das gerações humanas à continuidade da natureza existente no planeta” (MACHADO, 2010, p.72)

Silva menciona que esse preceito pode ser considerado como “uma garantia contra os riscos potenciais que, de acordo com o estado atual do conhecimento não podem ser identificados” (SILVA, 2016, p.66). Ou seja, diferentemente do princípio da prevenção, o princípio da precaução será usado na ausência da certeza científica formal sobre determinado dano ambiental que pode ter consequências graves e irreversíveis, devendo os envolvidos adotarem formas de prevenção e minimização desses efeitos.

Ademais, a incerteza científica deve atuar em favor do ambiente (*in dubio pro natura*⁴), cabendo, ao interessado, o dever de comprovar que sua ação não acarretará desastres ambientais.

⁴ Tradução livre: na dúvida, a favor da natureza.

Em síntese, a diferenciação entre os princípios da prevenção e da precaução consiste no fato de que esse é aplicado quando há certeza científica sobre os danos provocados ao meio ambiente por determinada atividade poluidora ou predadora, como na mineração, em que seus impactos são imediatamente perceptíveis. Já aquele será usado quando não há conhecimento suficiente sobre os efeitos negativos da atividade e, por precaução, limita-se a intervenção humana no meio ambiente.

Passando-se para o princípio da obrigatoriedade de intervenção estatal, na definição do artigo 225 da Constituição Federal de 1988, esse consiste na obrigação do Poder Público em defender e preservar o meio ambiente ecologicamente equilibrado (BRASIL, 1988).

Nas normas internacionais está contido, por exemplo, na Declaração de Estocolmo de 1972, o qual determina que “deve ser confiada às instituições nacionais competentes a tarefa de planificar, administrar e controlar a utilização dos recursos ambientais dos Estados, com o fim de melhorar a qualidade do meio ambiente” (ONU,1972), bem como na Declaração do Rio-92 que diz que “os Estados deverão promulgar leis eficazes sobre o meio ambiente” (ONU, 1992).

Os Estados devem ainda cooperar de forma explícita e determinada para o desenvolvimento de normas de Direito Internacional Ambiental relativas à responsabilidade e indenização por efeitos adversos de danos ambientais causados, em áreas fora da sua jurisdição, por atividades dentro de sua jurisdição ou seu controle (MACHADO, 2013, p.141).

Por fim, cumpre mencionar que a sociedade atual anseia por Estados que protejam o meio ambiente para que as presentes e futuras gerações possam dele usufruir, sendo curadores de seus interesses. Nesse sentido, justifica-se a responsabilização internacional dos Estados que não cumprirem suas obrigações na fiscalização do meio ambiente marinho e na punição daqueles que o poluírem através de suas embarcações, tema que será abordado a seguir.

A RESPONSABILIZAÇÃO INTERNACIONAL DOS ESTADOS PELOS DANOS AMBIENTAIS DECORRENTES DA POLUIÇÃO MARINHA POR EMBARCAÇÕES

Conforme mencionado, a partir da atenção dada pela comunidade internacional à questão da proteção e reparação do meio ambiente marinho, foram realizados diversos acordos em que os Estados-parte assumiram a responsabilidade de zelar pelos mares e oceanos, baseando-se nos princípios do direito ambiental.

Sobre isso, Machado diz que o Poder Público passou a atuar não somente como proprietário dos recursos naturais, mas como gestor de sua administração, passando a ter de prestar contas à sociedade, cabendo, inclusive, o dever de reparar outro Estado por danos ecológicos transfronteiriços (MACHADO, 2013, p.139).

Os Estados devem ainda cooperar de forma explícita e determinada para o desenvolvimento de normas de Direito Internacional Ambiental relativas à responsabilidade e indenização por efeitos adversos de danos ambientais causados, em áreas fora da sua jurisdição, por atividades dentro de sua jurisdição ou seu controle (MACHADO, 2013, p.139 *apud* RUÍZ, 1999, s.p).

Corroborando com esse entendimento, a Convenção de Montego Bay prevê que “os Estados devem zelar pelo cumprimento das suas obrigações internacionais relativas à proteção e preservação do meio marinho” (ONU,1982). Nesse sentido, o artigo 194 determina quais são as medidas estatais preventivas contra a poluição marinha, totalizadas em cinco.

A primeira, determina que os Estados devem, sozinhos ou em conjunto, agir para “para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, qualquer que seja a sua fonte, utilizando para este fim os meios mais viáveis de que disponham e de conformidade com as suas possibilidades” (ONU,1982), esforçando-se para seguir o exposto na Convenção em suas políticas acerca do tema.

Em seguida, há a previsão de que os Estados devem agir para garantir que as atividades sob sua jurisdição ou controle sejam realizadas de maneira a não poluir outros Estados e ao seu meio ambiente, bem como que a poluição oriunda de incidentes ou atividades dentro desse contexto, não se expandam para além das áreas em que governem.

A terceira medida dispõe que:

As medidas tomadas, de acordo com a presente Parte, devem referir-se a todas as fontes de poluição do meio marinho. Estas medidas devem incluir, as destinadas a reduzir tanto quanto possível:

- a) a emissão de substâncias tóxicas, prejudiciais ou nocivas, especialmente as não degradáveis, provenientes de fontes terrestres, provenientes da atmosfera ou através dela, ou por alijamento;
- b) a poluição proveniente de embarcações, em particular medidas para prevenir acidentes e enfrentar emergências, garantir a segurança das operações no mar, prevenir descargas internacionais ou não e regulamentar o projeto, construção, equipamento, funcionamento e tripulação das embarcações;
- c) a poluição proveniente de instalações e dispositivos utilizados na exploração ou aproveitamento dos recursos naturais do leito do mar e do seu subsolo, em particular medidas para prevenir acidentes e enfrentar emergências, garantir a segurança das operações no mar e regulamentar o projeto, construção, equipamento, funcionamento e tripulação de tais instalações ou dispositivos;
- d) a poluição proveniente de outras instalações e dispositivos que funcionem no meio marinho, em particular medidas para prevenir acidentes e enfrentar emergências, garantir a segurança das operações no mar e regulamentar o projeto,

construção, equipamento, funcionamento e tripulação de tais instalações ou dispositivos (ONU, 1982).

A quarta determinação impõe que as atitudes do Estado voltadas para “prevenir, reduzir ou controlar a poluição não podem ser tomadas com qualquer ingerência injustificável nas atividades realizadas por outros países no exercício de direitos e no cumprimento de deveres disposto na Convenção” (ONU, 1982).

Por fim, a última previsão aborda que aquelas medidas adotadas em conformidade com a Convenção devem incluir as ações necessárias para proteger e preservar os ecossistemas raros ou frágeis, bem como o habitat de espécies marinhas em perigo de extinção.

Ademais, esse documento também menciona, em seu artigo 235, alínea 3, que os países devem atuar com cooperação para “aplicação do direito internacional vigente e seu ulterior desenvolvimento relativo às responsabilidades” (ONU, 1982) quanto à avaliação dos danos, indenização e controvérsias relacionadas.

Cumprir, ainda, as responsabilidades inerentes à competência de cada Estado, sendo essas divididas entre o Estado costeiro, o Estado da Bandeira e o Estado do porto onde está o navio estrangeiro.

Quanto ao Estado costeiro, esse tem competência para tomar quaisquer medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição marinha atinentes ao mar territorial e à zona econômica exclusiva, sob jurisdição nacional. Aqui, se inclui o poder de criar leis e regulamentos visando a satisfação do combate à poluição, desde que as normas estejam em conformidade com as regras internacionais.

Como exemplo desse controle, cita-se que, para que o alijamento seja realizado dentro das áreas de seu controle, o Estado costeiro deve autorizar, regular e controlar tal procedimento, após prévia análise da questão com outros Estados transfronteiriços.

Quanto ao Estado da bandeira da embarcação, esse é competente para exigir o cumprimento das regras internacionais e nacionais, independentemente do local em que o navio está; determinar que o comandante, quando navegar em mar territorial de outro Estado-parte, informe se vai a outro país da mesma região, bem como se o navio reúne os requisitos estabelecidos para atracar no porto; adotar leis e regulamentos para combater todo tipo de poluição no meio marinho; instaurar inquérito em caso de infração, adotando os procedimentos processuais, independentemente do local onde a poluição ocorreu; exigir que os certificados que demonstrem sua capacidade para navegação conforme as regras

internacionais sejam apresentados, e, por fim, assegurar que as embarcações que adotem sua bandeira ou estejam registradas em seu território sejam proibidas de navegar enquanto não preencherem os requisitos ambientais estabelecidos.

Quanto ao Estado do porto, esse tem competência para investigar qualquer embarcação que esteja atracada em um dos seus portos ou em um dos terminais ao largo da costa e que represente ameaça por violar as regras internacionais, podendo causar danos ao meio marinho. Inclusive, pode tomar medidas administrativas para impedir que esse navegue até que o Estado da bandeira elimine as causas do risco.

Vinculada a essas considerações, a Declaração do Rio-92 também determinou que os Estados têm “a responsabilidade de assegurar que as atividades exercidas dentro de sua jurisdição ou controle não prejudiquem o ambiente de outros Estados ou de áreas para além dos limites da jurisdição nacional” (ONU, 1992), abordando também a poluição transfronteiriça.

Quanto à essa responsabilização, Heck (2012) critica que a responsabilidade do Estado não pode ser apenas subjetiva. Em seu argumento, a autora diz que o papel principal de um país é “zelar pelo transporte marítimo e pela preservação do meio ambiente” e, à medida em que se esconde atrás das pessoas privadas, não cumprirá com seu dever, tendo em vista que as atividades particulares estão sujeitas ao seu controle. Assim, conclui que o aparato jurídico quanto a proteção do meio ambiente marinho é vasto, entretanto, sua aplicação e fiscalização não faz jus à qualidade dos documentos redigidos.

Vale frisar que não são todos os tipos de danos ambientais transfronteiriços que são ilegítimos e devem ser pagos pelo Estado. Esses devem trabalhar e atuar na prevenção e precaução daqueles, sendo que somente serão responsabilizados se comprovada a sua inércia e ineficácia de atuação.

Por exemplo, a maioria dos tratados exigem um estudo de impacto ambiental para que determinada atividade seja liberada, como no caso da inspeção dos petroleiros antes de navegarem, caso haja um desastre e o país comprove que fez todo o possível para evitá-lo, não será responsabilizado, entretanto, caso seja comprovada sua culpa, deverá arcar com indenizações aos demais países prejudicados.

Ao final, é notório que os países, em aspecto mundial, têm demonstrado maior preocupação com os impactos ambientais que suas atividades econômicas podem causar. Entretanto, alguns ainda são omissos no que tange à fiscalização dos navios e os produtos que carregam, bem como no processo judicial e administrativo de responsabilização civil e penal

dos responsáveis por eventual dano causado, o que aumenta a sensação de impunidade por parte desses.

CONCLUSÃO

O desenvolvimento humano está intimamente relacionado com a utilização da água como meio de transporte, de obtenção de alimento e fonte de energia. A partir da compreensão desse fato, o homem passou a explorar os mares e oceanos de forma desenfreada e não sustentável causando diversos danos ambientais no meio marinho em decorrência da poluição.

Neste contexto, diante de graves acidentes envolvendo petroleiros a partir do meio do século XX, a comunidade internacional passou a atuar na proteção do bem jurídico marinho, baseando-se em princípios como o do poluidor-pagador, da prevenção e precaução e da obrigatoriedade da intervenção estatal.

Por essa razão, os Estados elaboraram acordos internacionais com regras severas e específicas para a utilização dos oceanos e mares, responsabilizando-se a controlar, diminuir e prevenir a emissão de poluentes nesses ambientes. Nesse diapasão, o problema que foi discutido neste artigo refere-se à responsabilização internacional dos Estados pela poluição causada nos oceanos e mares oriunda de embarcações.

Entretanto, apesar da rigorosidade e qualidade das normas internacionais, sua aplicação por parte dos países signatários ainda é falha. Isso se deve, em parte, pela inabilidade de implementação dessas no ordenamento jurídico interno e pela falta de estímulo para seu cumprimento, tendo em vista que muitos governantes possuem poucos recursos fiscalizadores no controle e prevenção da poluição marinha.

Outra questão que prejudica a aplicação das regras internacionais é a autonomia dada a cada Estado-parte para elaborar sua própria legislação interna pertinente ao tema, não havendo uma unanimidade nas sanções e penas cabíveis no caso de infrações poluidoras do meio ambiente marinho, conforme evidenciado pela comparação entre os Estados Unidos e o Brasil.

Portanto, conclui-se que é necessário que as autoridades competentes se reúnam a fim de fixarem regras vinculantes aos países signatários para que haja a unanimidade de punição e fiscalização mencionada. Caberia também um sistema de apoio de implementação dessas regras, de modo que cada Estado-parte tenha um determinado tempo para demonstrar

que implantou de maneira eficiente o que foi acordado, sob pena de sofrer alguma punição internacional.

Ademais, é imprescindível a estipulação da responsabilidade objetiva dos Estados, conforme estipulado pela Convenção de Montego Bay, caso reste comprovado que o país costeiro, da bandeira ou do porto falharam em suas responsabilidades e, em função disso, ocorreu o aumento da poluição marinha. Assim, o responsável teria de arcar financeiramente com o pagamento de indenização para os Estados afetados por sua atitude, o que estimularia a prevenção do dano ao pagamento pecuniário.

Nesse diapasão, o estudo alcançou todos seus objetivos. Primeiramente, apresentou as noções básicas sobre a poluição marinha e sobre as principais convenções internacionais a ela relacionadas. Após, houve uma breve explicação sobre o que é o princípio ambiental, sendo mencionados aqueles principais pertinentes ao tema. Por fim, o tema central foi discutido, havendo uma explanação sobre a responsabilização internacional dos Estados pela poluição marinha causada por embarcações para, então, responder a problemática levantada.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. 4.ed. São Paulo: Saraiva, 1990.

CONFERÊNCIA das Nações Unidas Sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento – Agenda 21. **Ministério do Meio Ambiente:** Brasília, 1992. Disponível em: < <http://www.ecologiaintegral.org.br/Agenda21.pdf>> Acesso em: 19 nov. 2020.

CONVENÇÃO Internacional para Prevenção da Poluição do Mar por Óleo (OILPOL). **Organização das Nações Unidas:** Londres, 1954.

CONVENÇÃO Internacional Relativa à Intervenção em Alto-mar. **Organização das Nações Unidas:** Bruxelas, 1969. Disponível em < <https://modeloinitial.com.br/lei/DEC-6478-2008/convencao-internacional-relativa-a-intervencao-alto-mar-casos-acidentes-poluicao-oleo-1969-@X2>> Acesso em: 19 nov. 2020.

CONVENÇÃO Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo. **Organização das Nações Unidas:** Bruxelas, 1969.

CONVENÇÃO Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78). **Organização das Nações Unidas:** Londres, 1973/1978. Disponível em < https://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/jc_MA_26322.pdf> Acesso em: 19 nov. 2020.

FELICIANO, Guilherme Guimarães; PASQUALETO, Olívia de Quintana Figueiredo. Meio ambiente laboral equilibrado: análise do caso de Brumadinho. **Revista Veredas do Direito:** Belo Horizonte, v.16, n. 36, p. 191-216, set./dez. 2019.

HECK, Mariana. A ação normativa da Organização Marítima Internacional e seus instrumentos em face da poluição marítima por óleo causada por navios. **Revista de Direito Internacional**, v. 9, n. 3, 2012.

MACHADO, Paulo Affonso Leme Machado. **Direito Ambiental Brasileiro** – 21.ed.rev. ampl. e atual. São Paulo: Malheiros Editores, 2013.

SADELEER, Nicolas de. Comentários sobre o status no Direito Internacional de três princípios ambientais. **Proteção internacional do meio ambiente**. Organizadores: Marcelo Varella e Ana Flávia Barros-Platiau. Brasília: Unitar, UniCEUB e UnB, 2009. Disponível em < <http://www.santoandre.sp.gov.br/biblioteca/pesquisa/ebooks/372222.PDF>> Acesso em: 10 nov. 2020.

SOARES, Guido Fernando da Silva. **A proteção internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidades**. 2º Ed. Atlas, São Paulo; 2003. P. 227

SILVA, Romeu Faria Thomé da. **Manual de direito ambiental** – 6. ed. rev. ampl. e atual. Salvador: JusPODIVM, 2016.