

RESPONSABILIDADE INTERNACIONAL E POLUIÇÃO MARINHA

Eliane M. Octaviano Martins

RESUMO

Alega ser crescente a preocupação, no âmbito internacional, com a proteção do meio ambiente, o que influencia cada vez mais as relações econômicas internacionais e avulta a importância das normas ambientais concernentes ao tema.

Entende inexistir, no âmbito do Direito Internacional do Meio Ambiente, outra matéria relacionada à poluição ambiental que seja tão normatizada como a poluição do meio marinho. Nesse prisma, a Convenção de Montego Bay coexiste com uma série de convenções internacionais de abrangência universal e regional, que normatizam de forma mais pormenorizada a temática.

Destaca as seis formas de poluição marinha classificadas pela referida Convenção e as normas que estabelecem, em linhas gerais, as obrigações dos Estados.

PALAVRAS-CHAVE

Direito Internacional do Meio Ambiente; Convenção de Montego Bay; mar; poluição; hidrocarboneto; responsabilidade – civil, penal, internacional; Direito Ambiental; meio ambiente.

O mar, desde as épocas mais remotas da história universal, insurge-se, indubitavelmente, como o espaço que mais se destaca no desenvolvimento econômico mundial. Inexoravelmente, desde os primórdios, o mar destaca-se como imprescindível via de transporte de mercadorias e gerador de alimentos. Desde o século XX, a evolução tecnológica desvela outras perspectivas de exploração do leito e subsolo marítimo, revelando às nações que o mar consigna importante fonte de riquezas e é de fundamental importância estratégica como supridor de matéria prima, consagrando ainda mais o espaço marítimo como um dos baluartes da economia internacional globalizada. A temática do meio ambiente contribuiu para a globalização do Direito Internacional, ao operar uma intrusão na esfera dos assuntos reservados à regulamentação interna e exclusiva dos Estados.

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

Pretende-se analisar as regras basilares da temática da poluição marinha constantes da Convenção de Montego Bay (Jamaica, 1982, convenção que consolida importantes dispositivos e conceitos – até então polêmicos – relativos à proteção do meio marinho contra a poluição, aceitos, quase na totalidade, pelos Estados signatários). Todavia, há de se evidenciar que inexistente, no âmbito do Direito Internacional do Meio Ambiente, outra matéria sobre a poluição do meio ambiente que seja tão normatizada. Sob tal prisma, a Convenção de Montego Bay coexiste com uma série de convenções internacionais de abrangência universal e regional, anteriores e posteriores a ela, que normatizam de forma mais pormenorizada a temática¹.

2 POLUIÇÃO DO MEIO MARINHO E DIREITO INTERNACIONAL DO MEIO AMBIENTE

Sem a pretensão de adentrar especificamente a história e os princípios do Direito Internacional do Meio Ambiente, é importante destacar as-

pectos atinentes à natureza, aos objetivos, bem como ao surgimento das normativas ambientais internacionais aplicáveis especificamente ao meio ambiente marinho.

O Direito Internacional do Meio Ambiente enquadra-se em fenomenologia jurídica recente que regula as relações entre Estados no domínio da proteção ao meio ambiente. Não obstante algumas iniciativas datadas do início do século XX, considera-se a década de 60 como o marco do surgimento do Direito Internacional do Meio Ambiente.

Especificamente quanto à poluição marinha, despontaram contra esta, nos anos 50, as primeiras tentativas de luta, destacando-se a Convenção de Londres, de 12 de maio de 1954, para a Prevenção da Poluição do Mar pelos Hidrocarbonetos. Todavia, evidenciam-se avanços extremamente importantes na regulamentação internacional sistemática da proteção do ambiente marinho no ano de 1968.

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

Importante salientar acidente historicamente relevante visto ser considerado a maior maré negra do século. Em 13 de maio de 1967, o petroleiro Torrey Canyon encalhou no Canal da Mancha, lançando cem mil toneladas de óleo cru na água, poluindo as costas francesa, belga e britânica, numa extensão de dezenas de quilômetros.

Neste contexto, inúmeras convenções surgem (em 1968) como resposta às catástrofes ecológicas. Destacam-se as convenções de Bruxelas, de 29 de novembro de 1969, sendo uma sobre a intervenção no mar alto contra navios estrangeiros, em caso de acidente de poluição pelos hidrocarbonetos, e a outra sobre a responsabilidade civil pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos.

De fato, nos últimos 40 anos surge progressivamente uma normativa ambiental internacional cada vez mais ampla que se consagra no âmbito do Direito Internacional contemporâneo².

A poluição do meio marinho é assim conceituada pela Convenção de Montego Bay: Art. 1º. *Poluição do meio marinho significa a introdução*

pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir a provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca, e às 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.

Conceitualmente, importante ainda se faz destacar a poluição transfronteiriça³, nos termos da definição de Guido Fernando Silva Soares⁴: *Seja por uma atividade não controlada pelo poder público, seja por meio de uma atividade diretamente controlada por este (ou seja, “atividade controlada”, conforme nossa tradução), a poluição transfronteiriça supõe a ação do homem, ao introduzir elementos prejudiciais (substâncias ou energia, como sons, ruídos, calor, radiações ionizantes ou não ionizantes, como luminosidade excessiva) aos bens protegidos pelo Direito Internacional do Meio Ambiente: a saúde humana, os recursos biológicos ou os sistemas ecológicos (ou seja, as relações entre seres vivos e seu ecossistema), os lugares belos ou horrendos (mas que constituem atrativos ao homem) e, ainda, na referida definição da OCDE, outras utilizações legítimas do meio ambiente. (...) Por outro lado, na base do conceito de poluição transfronteiriça encontra-se o conceito de fronteira, ou seja, definição jurídica dos limites do espaço físico onde incide a totalidade do ordenamento jurídico de um Estado: há bens ecológicos que se situam exatamente por entre fronteiras dos Estados (...) ou em espaços onde nenhuma soberania incide: a Antártica, o alto-mar e seu solo e subsolo, os fundos marinhos e oceânicos, o espaço exterior (e, de igual forma, não se pode dizer que os recursos dos fundos oceânicos sejam transfronteiriços). Transfronteiriço, portanto, tem uma conotação de confronto entre soberanias dos Estados (...).*

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

3 DA REGULAMENTAÇÃO INTERNACIONAL

As regras do Direito Internacional tendentes à proteção⁵ do meio ambiente marinho contra a poluição representam uma construção piramidal.

No vértice da pirâmide encontra-se a Convenção de Montego Bay sobre o Direito do Mar (Jamaica, 1982)⁶, que configura um tratado universal – de abrangência geral do conjunto da matéria – e suas implementações, a especificar: Acordo relativo à Implementação da Parte XI da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982, Nova Iorque (ONU), 28 de julho de 1994; e o Acordo para a Implementação das Provisões da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982, relativas à Conservação e Gerenciamento de Espécies de Peixes Altamente Migratórios e Transzonais, Nova Iorque, (ONU) 4 de agosto de 1995. Abaixo do vértice piramidal se sustentam seis espécies de tratados⁷:

1) Convenções universais relativas à prevenção da poluição marinha⁸: Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo (com emendas em 11 de abril de 1962 e 21 de outubro de 1969, e 1971), Londres (OMCI, antecessora da atual OMI), 1954; Emendas à Convenção Internacional para a Preservação da Poluição do Mar por Óleo, de 1954, relativa à Colocação de Tanques e à Limitação do Tamanho dos Tanques, Londres (OMCI), 1971; Emendas à Convenção Internacional para a Preservação do Mar, de 1954, relativa à Proteção dos *Great Barrier Reef* na Austrália, Londres (OMCI), 1971; Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC – *Civil Liability Convention*), Bruxelas, 1969 (complementada por dois protocolos, adiante referidos)⁹; Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto Mar nos Casos de Baixas por Poluição por Óleo, Bruxelas, 1969; Protocolo relativo à Intervenção em Alto Mar nos Casos de Poluição Marinha por Substâncias além do Óleo, Londres, OMI, 1973; Convenção Internacional relativa ao Estabelecimento de um Fundo Internacional para Reparação de Danos por Poluição por Óleo “*Fund Convention*” (com emendas descritas adiante), Bruxelas, 1971; Convenção para a Prevenção de Poluição Marítima por Alija-

mentos de Navios e Aeronaves (com emendas), Oslo, 1972; Convenção sobre Prevenção de Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias (com emendas), Londres, Cidade do México, Moscou, Washington, 1972¹⁰; Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, MARPOL, Londres (OMI), 1973¹¹; Protocolo de 1978 relativo à Prevenção da Poluição Causada por Navios, MARPOL, Londres (OMI)¹²; Convenção relativa à Poluição Marinha de Origem Telúrica, Paris, 1974; Convenção sobre Responsabilidade Civil por Dano Decorrente de Poluição por Óleo, resultante da Exploração de Recursos Minerais do Subsolo Marinho, Londres (Governo do Reino Unido), 1977; Convenção Internacional sobre Preparo, Prevenção, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, Londres (OMI), 30 de novembro de 1990¹³;

2) Convenções regionais relativas à proteção do meio marinho e prevenção da poluição marinha¹⁴: Acordo para Cooperação no Trato com a Poluição do Mar do Norte por Óleo, Bonn, 1969; Convenção para a Proteção do Mar Mediterrâneo contra Po-

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

luição, Barcelona, 1976; Protocolo para a Prevenção da Poluição do Mar Mediterrâneo por Alijamento de Navios e Aeronaves, Barcelona, 1976; Protocolo relativo à Cooperação no Combate à Poluição do Mar Mediterrâneo por Óleo e Outras Substâncias Perigosas em Casos de Emergência, Barcelona, 1976; Protocolo para a Proteção do Mar Mediterrâneo contra a Poluição de Origem Telúrica, Atenas, 1980; Convenção Regional do Kuwait para a Cooperação na Proteção do Meio Marinho contra a Poluição, Kuwait, 1978; Protocolo relativo à Cooperação Regional no Combate à Poluição por Óleo e Outras Substâncias Perigosas em Casos de Emergência, Kuwait, 1978; Protocolo relativo à Cooperação no Combate à Poluição em Casos de Emergência, Abidjan, 1981; Acordo sobre Cooperação Regional no Combate à Poluição do Pacífico Sudeste por Óleo e Outras Substâncias Perigosas em Casos de Emergência, Lima, 1981; Protocolo Suplementar ao Acordo sobre Cooperação Regional no Combate à Poluição do Pacífico Sudeste por Óleo e Outras Substâncias Perigosas em Casos de Emergência, Quito, 1983; Protocolo para a Proteção do Pacífico Sudeste contra Poluição Telúrica, Quito, 1983; Protocolo para a Proteção do Pacífico Sudeste contra Contaminação Radioativa, Paipa; Protocolo relativo à Cooperação Regional no Combate à Poluição por Óleo e Outras Substâncias Perigosas em Casos de Emergência, Jiddah, 1982; Protocolo relativo à Cooperação no Combate aos Derramamentos de Óleo na Região das Grandes Caraíbas, Cartagena, 1983; Acordo para a Cooperação no Trato com a Poluição do Mar do Norte por Óleo e Outras Substâncias Perigosas, Bonn, 1983; Protocolo para a Prevenção de Poluição da Região do Pacífico Sul por Alijamento, Noumea, 1986; Protocolo relativo a Cooperação no Combate às Emergências Poluidoras na Região do Pacífico Sul, Noumea, 1986; Convenção sobre a Proteção do Mar Negro contra a Poluição, Bucareste, 1992; Convenção sobre a Proteção do Mar Negro contra a Poluição, Bucareste, 21 de abril de 1992; Convenção para a Proteção do Meio Ambiente Marinho do Atlântico Nordeste, Paris, 1992¹⁵; Convenção para a Proteção do Mar Negro contra a Poluição, Protocolo sobre Proteção do Mar Negro contra Poluição Telúrica, Protocolo sobre a Proteção do Mar Negro contra Poluição por Óleo e Outras Substâncias e em Situação de Emergên-

cia e Protocolo sobre Proteção do Mar Negro contra Poluição por Alimentos, Bucareste, 21/4/1992.

3) Convenções sobre proteção do meio ambiente marinho: Convenção relativa à Proteção do Meio Ambiente Marinho da Área do Mar Báltico, Helsinki, 1974; Protocolo relativo a Áreas do Mediterrâneo Especialmente Protegidas, Genebra, 1982; Acordo relativo à Proteção das Águas das Praias do Mediterrâneo, Mônaco, 1976; Convenção sobre a Conservação da Natureza no Pacífico Sul, Apia, 1976; Convenção sobre a Conservação de Recursos Vivos Marinhos Antárticos, Canberra, 1980¹⁶; Convenção para a Cooperação na Proteção e Desenvolvimento do Meio Ambiente Marítimo e Costeiro da Região Central e Ocidental da África, Abidjan, 1981; Convenção para a Proteção do Meio Ambiente Marítimo e da Área Costeira do Pacífico Sudeste, Lima, 1981; Protocolo para Conservação e Gestão de Áreas Protegidas, Marítimas e Costeiras do Pacífico Sudeste, Paipa, 1989; Convenção Regional para a Conservação do Meio Ambiente e do Mar Vermelho e do Golfo de Aden, Jiddah, 1982; Convenção para a Proteção de Desenvolvimento do Meio Ambiente Marinho da Região das Grandes Caraíbas, Cartagena, 1983; Protocolo relativo a Áreas Especialmente Protegidas e à Vida Selvagem, à Conservação para a Proteção e Desenvolvimento do Meio Ambiente Marinho da Região das Grandes Caraíbas, Kingston, 1990; Convenção para a Proteção, Gestão e Desenvolvimento do Meio Marinho e Costeiro da Região da África Oriental, Nairobi, 1985; Convenção para a Proteção dos Recursos Naturais e do Meio Ambiente da Região do Pacífico Sul, Noumea, 1986; Convenção para a Proteção do Meio Ambiente Marinho do Atlântico Nordeste, Paris, 1992;

4) Convenções relativas ao Alto-mar, à Plataforma Continental e ao Subsolo do Alto-mar: Convenção sobre a Plataforma Continental, Genebra, 1958¹⁷; Convenção sobre o Alto Mar, Genebra, 1958¹⁸; Convenção relativa à Preservação da Confidencialidade de Dados Relativos a Áreas do Solo do Alto Mar, Moscou, 1986;

5) Convenções relativas à pesca e à conservação dos recursos vivos: Convenção Relativa à Pesca no Mar Negro (com emendas), Varna, 1959; Convenção sobre Conservação dos Recursos Vivos do Atlântico Sudeste, Roma, 1969; Convenção sobre Pesca e Conservação dos Recursos

Vivos no Mar Báltico e Estreitos, Gdansk, 1973; Convenção sobre Cooperação Multilateral Futura na Pesca no Atlântico Noroeste, Ottawa, 1978; Convenção sobre Cooperação Multilateral Futura na Pesca do Atlântico Nordeste, Londres, 1980; Acordo sobre uma Rede de Centros de Aqüicultura na Ásia e no Pacífico, Bangkok, 1988; Convenção sobre a Proibição da Pesca com Grandes Redes de Arrastão Flutuantes (*Long Drift Nets*) no Pacífico Sul, Wellington, 1989; Acordo para Redução da Mortalidade dos Golfinhos no Oceano Pacífico Oriental, junho de 1992, La Jolla (EUA);

6) Convenções sobre transporte internacional e Direito da Navegação: Convenção relativa à Responsabilidade Civil no Campo do Transporte Marítimo de Material Nuclear, Bruxelas, 1971; Convenção das Nações Unidas sobre as Condições para o Registro de Navios, Genebra, 1986; Convenções Internacionais sobre o Salvamento, Londres, OMI, 1989.

4 A CONVENÇÃO DE MONTEGO BAY E A PROTEÇÃO DO MEIO MARINHO

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

Observe-se, ademais, que a Convenção de Montego Bay classifica seis formas específicas de poluição marinha: I) poluição de origem terrestre, denominada de "poluição telúrica" (art. 207); II) poluição proveniente de atividades relativas aos fundos marinhos sob jurisdição nacional (art. 208; 3); III) poluição proveniente de atividades no leito do mar, nos fundos marinhos, e seu subsolo, além dos limites da jurisdição nacional (espaços esses denominados pela mesma Convenção de "Área", cf. art. 1º, §1º, inc. I) (art. 209); IV) poluição por alijamentos (art. 210); V) poluição proveniente de embarcações (art. 211) e VI) poluição proveniente da atmosfera ou por meio dela (art. 212, dispondo sobre normas relativas às formas de poluição do meio marinho).

4.1 REGRAS GERAIS

A Convenção de Montego Bay consagra regras gerais comuns a todas as formas de poluição marinha,

estabelecendo aos Estados as seguintes obrigações:

1. proteger e preservar o ambiente marinho (art. 192);

2. não transferir direta ou indiretamente os danos ou riscos de uma zona para outra ou não transformar um tipo de poluição em outro (art. 195);

3. tomar medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, qualquer que seja a sua fonte, utilizando, para tal fim, os meios mais viáveis disponíveis e conformes com suas possibilidades, devendo esforçar-se por harmonizar suas políticas a esse respeito (arts. 194, I e II, e 196¹⁹);

4. as medidas de prevenção, redução e controle da poluição do meio marinho devem referir-se a todas as fontes de poluição desse meio e incluir, *inter alia*, as destinadas a reduzi-la tanto quanto possível (art. 194, 3):

a) a emissão de substâncias tóxicas, prejudiciais ou nocivas, especialmente as não-degradáveis, provenientes de fontes terrestres, da atmosfera ou por meio dela, ou por alijamento;

b) a poluição proveniente de embarcações, em particular medidas para prevenir acidentes e enfrentar situações de emergência, garantir a segurança das operações no mar, prevenir descargas intencionais 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 no aproveitamento dos recursos naturais do leito do mar e do seu subsolo, em particular medidas para prevenir acidentes e enfrentar situações de emergência, 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 situações de emergência, garantir a segurança das operações no mar e regulamentar o projeto, construção, equipamento, funcionamento e tripulação de tais instalações ou dispositivos.

5. ao tomar medidas para prevenir, reduzir ou controlar a poluição do meio marinho, os Estados devem abster-se de qualquer ingerência injustificável nas atividades realizadas por outros Estados no exercício de

direitos e no cumprimento de deveres (art. 194, 4);

6. notificar danos iminentes ou reais (art. 198);

7. haver cooperação internacional em caso de situação crítica causada por poluição (art. 199);

8. manter sob vigilância permanente os riscos de poluição e efeitos potenciais de quaisquer atividades por eles autorizadas ou a que se dediquem, a fim de determinarem se as referidas atividades são susceptíveis de poluir o meio marinho, devendo observar, medir, avaliar e analisar, com o uso de métodos científicos reconhecidos, os riscos ou efeitos da poluição do meio marinho (art. 204).

No que tange às seis formas de poluição marinha elencadas na Convenção de Montego Bay e analisadas no tópico precedente, surgem normas que estabelecem, em linhas gerais, as obrigações dos Estados nos seguintes termos:

1. Poluição de origem terrestre (art. 207): adotar leis e regulamentos para prevenção, controle e redução da poluição marinha proveniente de fontes terrestres, incluindo rios, estuários, ductos e instalações de descarga, tendo em conta regras e normas, bem como práticas e procedimentos recomendados e internacionalmente acordados, além de outras medidas que se fizerem necessárias para prevenir, reduzir e controlar tal poluição. As leis, regulamentos, medidas, regras e normas, bem como práticas e procedimentos recomendados, devem incluir disposições destinadas a minimizar, tanto quanto possível, a emissão no meio marinho de substâncias tóxicas, prejudiciais ou nocivas, especialmente as substâncias não-degradáveis;

2. Poluição proveniente de atividades relativas aos fundos marinhos sob jurisdição nacional (art. 208): proveniente de fundos marinhos sob sua jurisdição e de ilhas artificiais²⁰, instalações e estruturas sob a sua jurisdição, nos termos dos arts. 60 e 80, devendo-se atentar para aspectos regionais;

3. Poluição proveniente de atividades na área²¹ efetuadas por embarcações ou a partir de instalações, estruturas e outros dispositivos que arvorem a sua bandeira ou estejam registrados no seu território, ou operem sob sua autoridade (art. 209);

4. Poluição por alijamento (art. 210): adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho por alijamento e tomar outras medidas necessárias

para prevenir, reduzir e controlar tal poluição; tais leis, regulamentos e medidas devem assegurar que o alijamento não se realize sem autorização das autoridades competentes dos Estados;

5. Poluição proveniente de embarcações (art. 211)²²: estabelecer regras e normas de caráter internacional para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações e adotar, quando apropriado, sistemas de fixação de tráfego destinados a minimizar o risco de acidentes que possam causar a poluição do meio marinho, incluindo o litoral, e danos de poluição relacionados com os interesses dos Estados costeiros;

6. Poluição proveniente da atmosfera ou através dela (art. 212 e 222): adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente da atmosfera ou através dela, aplicáveis ao espaço aéreo sob sua soberania ou a embarcações que arvorem a sua bandeira ou a embarcações ou aeronaves que estejam registradas no seu território, tendo em conta as regras e normas, bem como práticas e procedimentos recomendados, internacio-

Os Estados que, a pedido de terceiros ou por iniciativa própria²⁸, tenham comprovado que uma embarcação em um dos seus portos ou em um dos seus terminais ao largo da costa viola as regras e normas internacionais aplicáveis em matéria de navegabilidade das embarcações e ameaça, em consequência, causar danos ao meio marinho, devem tomar, sempre que possível, medidas administrativas para impedir que a mesma embarcação navegue.

nalmente acordadas e a segurança da navegação aérea.

4.2 COMPETÊNCIAS ESTATAIS ESPECÍFICAS

A Convenção de Montego Bay estabelece regras para o exercício das competências estatais diferenciando competências: do Estado costeiro, do Estado da bandeira e, importante inovação, do Estado do porto onde entra um navio estrangeiro.

4.2.1 COMPETÊNCIA DO ESTADO COSTEIRO

Os Estados costeiros são dotados de significativa competência na prevenção, redução e controle da poluição do meio marinho, todavia, restritas ao mar territorial e à sua zona econômica exclusiva.

4.2.1.1 MEDIDAS DE CONTROLE ATINENTES À POLUIÇÃO DO MEIO MARINHO

A Convenção de Montego Bay estabelece a competência genérica dos Estados costeiros para tomar quaisquer medidas que julguem necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição proveniente de atividades relativas ao fundo marinho sob sua jurisdição (art. 208, 2). No que tange às medidas de controle da poluição por alijamento e poluição por embarcações, há de se evidenciar dispositivos específicos²³:

a) poluição do meio marinho por alijamento no mar territorial e na zona econômica exclusiva ou na plataforma continental: o alijamento não pode realizar-se sem o consentimento prévio expresso do Estado costeiro, que tem o direito de autorizar, regular e controlar esse alijamento, depois de ter examinado devidamente a questão com outros Estados que, devido à sua situação geográfica, possam vir a ser desfavoravelmente afetados por tal procedimento (art. 210);

b) poluição proveniente de embarcações: o Estado deverá, quando apropriado, adotar sistemas de fixação de tráfego destinados a minimizar o risco de acidentes que possam causar a poluição do meio marinho, incluindo o litoral, e os danos de poluição relacionados com os interesses dos Estados costeiros (art. 211, 1);

c) poluição proveniente de embarcações estrangeiras relativa a circunstâncias especiais (art. 211, 6,

a e b): poderá o Estado costeiro adotar medidas obrigatórias quando as regras e normas internacionais se revelarem inadequadas para enfrentar circunstâncias especiais em áreas específicas das zonas econômicas exclusivas²⁴.

4.2.1.2 PODER LEGISLATIVO DOS ESTADOS COSTEIROS

A competência legislativa do Estado costeiro é explícita para o mar territorial e para a zona econômica exclusiva. Para fins de execução, poderá o Estado costeiro adotar relativamente à zona econômica exclusiva leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição proveniente de embarcações, de conformidade com e em aplicação das regras e normas internacionais geralmente aceitas, estabelecidas por intermédio da organização internacional competente ou de uma conferência diplomática geral (art. 211, al. 5). No exercício da soberania exercida sobre o mar territorial, faculta-se ao Estado costeiro adotar leis e regulamentos segundo as formas de poluição marinha: a) poluição proveniente de atividades relativas aos fundos marinhos sob jurisdição nacional e proveniente de ilhas artificiais, instalações e estruturas sob a sua jurisdição; (art. 208, 1); poluição do meio marinho proveniente de embarcações estrangeiras (art. 211, al. 4)²⁵; áreas cobertas de gelo (art. 234).

4.2.2 COMPETÊNCIA DO ESTADO DA BANDEIRA

Deverão os Estados da bandeira:

a) exigir o cumprimento de regras internacionais e nacionais estabelecidas em conformidade com a Convenção, independentemente do lugar onde se encontrem (art. 217, 1);

b) exigir do comandante²⁶ de embarcações ostentando sua bandeira ou registradas no seu território que, quando navegar no mar territorial de um Estado participante dos ajustes concernentes aos requisitos especiais relativos à poluição supramencionados, informe se a navegação se dirige a um Estado da mesma região que participe de tais ajustes. Em caso afirmativo, deverá o comandante explicitar se a embarcação reúne os requisitos estabelecidos por esse Estado para a admissão nos seus portos (211, 3);

c) adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a

poluição do meio marinho proveniente da atmosfera ou através dela, aplicáveis ao espaço aéreo sob sua soberania ou a embarcações que arvozem a sua bandeira, ou a embarcações ou aeronaves que estejam registradas no seu território (art. 212, 1), bem como a poluição do meio marinho proveniente de atividades exercidas na área por embarcações ou a partir de instalações, estruturas e outros dispositivos que arvozem a sua bandeira (art. 209, 2);

d) executar leis e regulamentos nacionais adotados em conformidade com a Convenção, aplicáveis à poluição do meio marinho por alijamento às embarcações que arvozem a sua bandeira ou às embarcações ou aeronaves que estejam registradas no seu território (art. 216, 1, b);

e) nos casos de infração às regras e normas internacionais atinentes à poluição, deverão ordenar a instauração de inquérito e, se necessário, intentar procedimentos processuais relativos à alegada infração, independentemente do local onde a poluição dela resultante se produziu ou foi constatada (art. 217, al. 4);

f) sob a égide do art. 217, 2, da Convenção de Montego Bay, insta destacar que os Estados devem, em especial, tomar as medidas apropriadas para assegurar que as embarcações que arvozem a sua bandeira ou estejam registradas no seu território sejam proibidas de navegar enquanto não estiverem em condições de fazer-se ao mar, em cumprimento dos requisitos, das regras e das normas internacionais supramencionadas, incluindo os relativos ao projeto, construção, equipamento e tripulação das embarcações.

Cumpra evidenciar que deverão os Estados assegurar que as embarcações que arvozem a sua bandeira ou estejam registradas no seu território tenham a bordo os certificados exigidos pelas regras e normas internacionais de prevenção, redução e controle de poluição do meio marinho e emitidos de conformidade com aquelas²⁷. Ademais, as embarcações devem estar munidas dos certificados prescritos e ser periodicamente inspecionadas (art. 217, 3).

Consagra o art. 217, 8, que as sanções previstas nas leis e regulamentos dos Estados relativas às infrações cometidas por embarcações que arvozem seu pavilhão devem ser suficientemente rigorosas de modo a desencorajar as infrações, independentemente do local onde tenham sido cometidas.

4.2.3 COMPETÊNCIA DO ESTADO DO PORTO

4.2.3.1 MEDIDAS RELATIVAS À NAVEGABILIDADE DAS EMBARCAÇÕES PARA EVITAR A POLUIÇÃO

Os Estados que, a pedido de terceiros ou por iniciativa própria²⁸, tenham comprovado que uma embarcação em um dos seus portos ou em um dos seus terminais ao largo da costa viola as regras e normas internacionais aplicáveis em matéria de navegabilidade das embarcações e ameaça, em consequência, causar danos ao meio marinho, devem tomar, sempre que possível, medidas administrativas para impedir que a mesma embarcação navegue. Tais Estados apenas podem autorizar a referida embarcação a prosseguir até o estaleiro de reparações apropriado mais próximo e, eliminadas as causas da infração, permitirão que a embarcação prossiga viagem sem demora (art. 219).

4.2.3.2 EXECUÇÃO PELO ESTADO DO PORTO

Poderá o Estado onde se encontrarem voluntariamente embarcações em porto ou terminal ao largo da sua costa, realizar investigações, caso as provas justificarem, e intentar procedimentos relativos a qualquer descarga dessa embarcação realizada fora das águas interiores, mar territorial ou zona econômica exclusiva desse Estado, com violação das regras e normas internacionais aplicáveis estabelecidas por intermédio da organização internacional competente ou de uma conferência diplomática geral (art. 218).

Tais procedimentos não serão iniciados nos casos de descargas efetuadas nas águas interiores, no mar territorial ou na zona econômica exclusiva de outro Estado, salvo se houver solicitação do Estado onde a infração foi cometida, do Estado de bandeira ou de qualquer Estado prejudicado ou ameaçado pela descarga; ou caso a infração tenha provocado ou possa vir a provocar poluição das águas interiores, mar territorial ou zona econômica exclusiva do Estado que tenha iniciado os procedimentos (art. 218, 1 e 2).

Ademais, nas hipóteses de encontrar-se voluntariamente a embarcação num porto ou num terminal ao largo da costa de um Estado, esse Estado deve atender, na medida do

possível, às solicitações de qualquer Estado relativas à investigação de uma infração por descarga referida anteriormente, que se julgue ter sido cometida nas águas interiores, mar territorial ou zona econômica exclusiva do Estado solicitante que tenha causado ou ameace causar-lhe danos. Deve o Estado do porto igualmente atender, na medida do possível, às solicitações do Estado de bandeira relativas à investigação de infração, independentemente do local em que tenha sido cometida (art. 217, 3). Os elementos da investigação efetuada pelo Estado do porto devem ser transmitidos ao Estado de bandeira ou ao Estado costeiro, a pedido destes.

Ostenta-se cabalmente elucidativo que quaisquer procedimentos iniciados pelo Estado do porto com base em investigações retromencionadas podem "salvo disposição em contrário da seção 7, garantias" ser suspensos a pedido do Estado costeiro quando a infração tiver sido cometida nas águas interiores, mar territorial ou zona econômica exclusiva desse Estado. Em tal situação, as provas e os elementos do caso, assim como qualquer caução ou outra garantia financeira depositada junto às autoridades do Estado do porto, serão transferidos para o Estado costeiro. Importante ressaltar que essa transferência exclui a possibilidade de os procedimentos prosseguirem no Estado do porto. Faz-se evidenciar, ademais, que o Estado do porto pode proibir navios estrangeiros que tenham infringido as regras e normas internacionais aplicáveis relativamente à navegabilidade dos navios e que podem assim causar danos no meio marinho, de aparelhar enquanto não tiverem sido eliminadas as causas da infração (art. 219).

4.2.3.3 POLUIÇÃO CAUSADA POR EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS

Evidencia-se do disposto no art. 211, 3, quanto à poluição do meio marinho proveniente de embarcações estrangeiras, que deverão os Estados estabelecer requisitos especiais para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, como condição para a admissão de embarcações estrangeiras nos seus portos ou nas suas águas interiores, ou para fazer escala nos seus terminais ao largo da costa. Devem dar a devida publicidade a esses requisitos e comunicá-los à organização internacional competente²⁹.

4.2.3.4 INVESTIGAÇÃO SOBRE NAVIOS ESTRANGEIROS

O Estado do porto onde se encontram voluntariamente embarcações estrangeiras podem reter embarcações para realizar investigações. Todavia, tal retenção não poderá ser mantida por tempo maior que o indispensável. Admite-se, ademais, que, se as provas o justificarem, poderá o Estado do porto iniciar procedimentos processuais relativos a qualquer descarga procedente dessa embarcação realizada no mar alto, infringindo as regras e normas internacionais gerais.

Na hipótese específica de inspeção material de embarcações estrangeiras sob a égide do art. 226, 1, admite-se a inspeção material de embarcações estrangeiras³⁰ pelo Estado do porto; contudo, as inspeções devem ser limitadas ao exame dos certificados, registros e outros documentos de bordo, de porte obrigatório³¹. Inspeção material mais aprofundada só pode ser empreendida depois desse exame, caso se verifiquem indícios de irregularidades ou omissões (art. 226, al. 1). Tais hipóteses são admissíveis apenas nos casos de:

Cumprido evidenciar que deverão os Estados assegurar que as embarcações que arvoem a sua bandeira ou estejam registradas no seu território tenham a bordo os certificados exigidos pelas regras e normas internacionais de prevenção, redução e controle de poluição do meio marinho e emitidos de conformidade com aquelas. Ademais, as embarcações devem estar munidas dos certificados prescritos e ser periodicamente inspecionadas.

I) Existirem motivos sérios para acreditar que a condição da embarcação ou do seu equipamento não corresponde essencialmente aos dados que figuram nesses documentos;

II) O conteúdo de tais documentos não ser suficiente para confirmar ou verificar uma presumida infração; ou

III) A embarcação não ter a bordo certificados nem registros válidos.

Constatada a infração, o tempo de retenção da embarcação deve ser limitado ao mínimo, salvo se houver risco de grave dano para o meio marinho, devendo o Estado da bandeira ser informado sem demora. Sob tal prisma, se a investigação constatar violação das leis e regulamentos aplicáveis ou das regras e normas internacionais para a proteção e preservação do meio marinho, a embarcação será imediatamente liberada após o cumprimento de certas formalidades razoáveis, como a prestação de uma caução ou de outra garantia financeira apropriada (art. 226, 1, b). Entretanto, sem prejuízo das regras e normas internacionais aplicáveis relativas à navegabilidade das embarcações, poderá ser negada a liberação ou condicionada esta à exigência de a embarcação se dirigir ao estaleiro de reparações mais próximo, sempre que a liberação representar uma ameaça injustificada de dano ao meio marinho. No caso de a liberação ter sido negada ou condicionada a determinados requisitos, o Estado de bandeira deve ser imediatamente notificado, podendo diligenciar para liberar a embarcação (art. 226, 1, c).

Nas hipóteses de descargas efetuadas nas águas interiores, no mar territorial ou na zona econômica exclusiva de outro Estado, o Estado do porto onde se encontrar embarcação estrangeira poderá abrir inquérito e intentar procedimentos processuais apenas se as descargas acarretarem ou puderem acarretar a contaminação de suas próprias águas, ou se outro Estado tiver sofrido ou puder sofrer danos causados por estas descargas ou, ainda, se o Estado da bandeira assim solicitar (art. 218, al. 1 e 2).

O Estado do porto deve esforçar-se por satisfazer os pedidos de inquérito emanados de qualquer outro Estado cujas águas tenham sido poluídas pelo navio que se encontra no seu porto, e também os pedidos de inquérito eventualmente formula-

dos pelo Estado da bandeira deste navio (art. 218, al. 3). Além disso, o Estado do porto pode proibir navios estrangeiros que tiverem infringido as regras e normas internacionais aplicáveis relativamente à navegabilidade dos navios e que possam assim causar danos ao meio marinho, de aparelhar enquanto não tiverem sido eliminadas as causas da infração (art. 219)³².

Sejam quais forem as circunstâncias, ao exercerem seus direitos e ao cumprirem suas obrigações nos termos dessas regras, os Estados não devem fazer discriminação de direito ou de fato em relação às embarcações de qualquer outro Estado (art. 227).

Caso o Estado costeiro persiga um navio estrangeiro, as medidas por ele tomadas devem ser notificadas ao Estado da bandeira (art. 221). Se o próprio Estado da bandeira persegue um navio estrangeiro em consequência da mesma infração, a perseguição do Estado costeiro deve ser suspensa, a menos que a infração tenha sido cometida no mar territorial deste último ou se trate de um grave prejuízo ou, enfim, que o Estado da bandeira tenha faltado várias vezes à sua obrigação de assegurar a aplicação efetiva das regras pertinentes (art. 228).

5 DA EXECUÇÃO

A Convenção de Montego Bay impõe deveres quanto à execução das obrigações criadas por ela e pelas regras e normas internacionais aplicáveis, estabelecidas por intermédio da organização internacional competente ou de uma conferência diplomática geral. Não obstante se tenha referenciado as hipóteses de execução relativas às competências estatais específicas, cumpre ainda ressaltar que a Convenção de Montego Bay destaca a repressão à infração entre várias hipóteses, a seguir analisadas:

5.1 EMBARCAÇÃO QUE SE ENCONTRE VOLUNTARIAMENTE NUM PORTO DO ESTADO OU NUM TERMINAL AO LARGO DA COSTA DE UM ESTADO, NO MAR TERRITORIAL OU EM CUJA ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA SEJAM DETECTADOS INDÍCIOS DE INFRAÇÃO ÀS LEIS E REGULAMENTOS TERRITORIAIS OU ÀS NORMAS E REGRAS INTERNACIONAIS QUE VISAM PREVENIR, REDUZIR E CONTER A POLUIÇÃO

O Estado do porto e o Estado costeiro onde se encontram voluntariamente embarcações estrangeiras podem reter embarcações para realizar investigações, admitindo-se, ademais, que, se as provas o justificarem, poderá o Estado do porto iniciar procedimentos processuais relativos a qualquer descarga procedente dessa embarcação realizada no mar alto, infringindo as regras e normas internacionais gerais (art. 220).

5.2. EMBARCAÇÃO QUE NAVEGUE NO MAR TERRITORIAL E QUE TENHA INFRINGIDO AS REGRAS APLICÁVEIS NESTA ZONA

Compete ao Estado costeiro proceder à inspeção material do navio para estabelecer a infração e, quando há elementos de prova que o justifiquem, intentar procedimentos, incluindo a hipótese de ordenar a detenção do navio em conformidade com o seu direito interno (art. 220, al. 2).

5.3 EMBARCAÇÃO QUE NAVEGUE NO MAR TERRITORIAL OU NA ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA DE UM ESTADO E QUE TENHA COMETIDO UMA INFRAÇÃO ÀS REGRAS APLICÁVEIS NA ZONA ECONÔMICA

O Estado costeiro poderá solicitar informações sobre a embarcação: identidade e porto de matrícula, última e próxima escala, e outras informações pertinentes, necessárias para determinar se foi de fato cometida uma infração (art. 220, 3)³³.

Se o referido Estado tiver razões sérias para pensar que a infração consistiu em grandes descargas no meio marinho que causam ou venham a causar grave poluição, pode proceder à inspeção material do navio (art. 220, 5), atendendo para o disposto nos arts. 226 e 227, em se tratando de embarcações estrangeiras. Inexoravelmente, na existência de prova manifesta e objetiva de que uma embarcação que navegue na zona econômica exclusiva ou no mar territorial de um Estado cometeu, na zona econômica exclusiva, infrações resultantes em descarga que provoque ou ameace provocar danos importantes para o litoral, para os interesses conexos do Estado costeiro ou para quaisquer recursos do seu mar territorial ou da sua zona econômica exclusiva, poderá o Estado costeiro, se as provas o justificarem, iniciar procedimentos, incluindo a detenção da embarcação, de conformidade

com o seu Direito interno. Estabelecidos os procedimentos apropriados, como o pagamento de uma caução ou o depósito de outra garantia financeira adequada (art. 220, al. 7), poderá a embarcação prosseguir a sua rota.

5.4 EXECUÇÃO REFERENTE À POLUIÇÃO POR ALIJAMENTO

As leis e regulamentos, bem como as regras e normas internacionais aplicáveis, estabelecidas por intermédio das organizações internacionais competentes ou de uma conferência diplomática, para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho por alijamento, devem ser executados (art. 216, 1):

a) Pelo Estado costeiro, no que se refere ao alijamento no seu mar territorial ou na sua zona econômica exclusiva, ou na sua plataforma continental;

b) Pelo Estado de bandeira, no que se refere às embarcações que arvoem a sua bandeira ou às embarcações ou aeronaves que estejam registradas no seu território;

c) Por qualquer Estado, no que se refere a atos de carga de detritos ou de outras matérias realizados no seu território ou nos seus terminais ao largo da costa.

6 DA RESPONSABILIDADE CIVIL

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

No que tange à responsabilidade civil, limita-se a estabelecer princípios genéricos, dentro da teoria da responsabilidade subjetiva (responsabilidade por culpa)³⁴.

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

Tal normativa é de ordem interna: os Estados devem obter meios para recorrer aos seus tribunais através de ações relativas a tais perdas ou danos. Insta ressaltar que nenhuma outra disposição da Convenção de Montego Bay afeta o direito de apresentar ação em matéria de responsabilidade civil, em caso de per-

das ou danos resultantes da poluição do meio marinho (art. 229).

7 DA RESPONSABILIDADE PENAL

A Convenção de Montego Bay admite a responsabilidade penal decorrente de infração às leis e regulamentos nacionais ou normas internacionais de prevenção, redução e controle da poluição marinha (art. 230, 1). Todavia, tal admissibilidade restringe-se à imposição de penas pecuniárias no caso de infrações às leis e regulamentos nacionais ou às regras e normas internacionais aplicáveis para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações estrangeiras além do mar territorial, salvo ato intencional e grave de poluição (art. 230, 2)³⁵.

No decurso dos procedimentos instaurados para reprimir tais infrações cometidas por embarcação estrangeira que possam dar lugar à imposição de sanções, devem ser respeitados os direitos reconhecidos dos acusados (art. 230, 3).

Sob a égide do art. 231 da Convenção, impõe-se o dever de notificação ao Estado de bandeira e a outros Estados interessados. De fato, os Estados devem notificar o Estado de bandeira, e qualquer outro Estado interessado, das medidas tomadas em relação a embarcações estrangeiras e remeter ao Estado de bandeira todos os relatórios oficiais relativos a tais medidas³⁶ (art. 231).

8 DA RESPONSABILIDADE INTERNACIONAL

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

Ademais, os Estados devem prover, de acordo com seu Direito interno, meios e recursos que permitam obter uma indenização pronta e adequada ou outra reparação pelos danos resultantes da poluição do meio marinho por pessoas jurídicas, singulares ou coletivas, sob sua jurisdição. A fim de assegurar indenização pronta e adequada por todos os danos resultantes da poluição do meio marinho, os Estados devem cooperar na aplicação do Direito Internacional vigente e no ulterior desenvolvimento

do Direito Internacional relativo às responsabilidades quanto à avaliação dos danos e à sua indenização, à solução das controvérsias conexas, bem como, se for o caso, na elaboração de critérios e procedimentos para o pagamento de indenização adequada, tais como o seguro obrigatório ou fundos de indenização (art. 235, 2 e 3).

9 IMUNIDADE SOBERANA

Sob a égide da imunidade soberana consagrada no art. 236, as disposições da Convenção de Montego Bay relativas à proteção e preservação do meio marinho não se aplicam a navios de guerra, embarcações auxiliares, outras embarcações ou aeronaves pertencentes ou operadas por um Estado e utilizadas, no momento considerado, unicamente em serviço governamental não-comercial. No entanto, cada Estado deve assegurar " por medidas apropriadas que não dificultem as operações ou a capacidade operacional de tais embarcações ou aeronaves que lhe pertençam ou sejam por ele utilizadas " que tais embarcações ou aeronaves procedam, na medida do

possível e razoável, de modo compatível com a presente Convenção.

Alexandre Kiss aponta tal imunidade como falha grave nos princípios estabelecidos pela Convenção sobre o Direito Marítimo: *Uma falha grave nos princípios assim estabelecidos pela Convenção sobre o Direito Marítimo reside no facto de, segundo o art. 236, as disposições relativas à proteção e preservação do meio marinho não se aplicarem nem aos navios de guerra ou navios auxiliares nem aos outros navios ou aeronaves pertencentes a um Estado ou por ele explorados e utilizados exclusivamente para fins de serviço público. Trata-se de uma grave derrogação às regras gerais do Direito Internacional em matéria de imunidades reconhecidas aos Estados estrangeiros, seus representantes e suas forças militares. Efectivamente, as imunidades não derogam, de modo geral, as regras legislativas aplicáveis, mas tão-somente as perseguições que o seu desconhecimento deveria normalmente implicar. O mesmo art. 236 mal atenua esta anomalia, convidando cada um dos Estados a tomar medidas apropriadas que não afetem as operações ou a capacidade operacional dos navios ou aeronaves que lhe pertencem ou por ele explorados de modo a que estes atuem, tanto quanto possível, de maneira compatível com a Convenção*³⁷.

10 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Inexiste, no âmbito do Direito Internacional do Meio Ambiente, outra matéria relacionada à poluição do meio ambiente que seja tão normatizada como a poluição do meio marinho.

Especificamente, sob a égide do Direito Internacional do Meio Ambiente e proteção e preservação do meio marinho, a Convenção de Montego Bay configura uma *lex generalis* que abrange normas gerais sem a pretensão de substituir tratados internacionais vigentes ou que vierem a ser adotados. Enquadra-se conceitualmente como *umbrella treaties*, configurando tratado amplo que abriga outros atos internacionais e menos solenes firmados em complementação à Convenção de Montego Bay³⁸.

Ao analisar a temática da poluição marinha, vislumbra-se extensa gama de normativas tendo como regra paradigma a Convenção de Montego Bay, que coexiste de forma harmônica com uma série de convenções internacionais de abrangências universais e regionais, an-

teriores e posteriores a ela, que normatizam de forma mais pormenorizada a temática.

Inexoravelmente, a Convenção de Montego Bay estabeleceu meios sem os quais a luta pela preservação do meio marinho e pela superação do subdesenvolvimento estaria irremediavelmente perdida.

REFERÊNCIAS

- 1 Normatiza o art. 237 da Convenção de Montego Bay, *in verbis*: *Obrigações contraídas em virtude de outras convenções sobre proteção e preservação do meio marinho. 1 – As disposições da presente parte não afetam as obrigações específicas contraídas pelos Estados em virtude de convenções e acordos especiais concluídos anteriormente sobre a proteção e preservação do meio marinho, nem os acordos que possam ser concluídos em aplicação dos princípios gerais enunciados na presente Convenção. 2 – As obrigações específicas contraídas pelos Estados em virtude de convenções especiais, relativas à proteção e preservação do meio marinho, devem ser cumpridas de modo compatível com os princípios e objetivos gerais da presente Convenção.*
- 2 Esta recente normativa ambiental internacional apresenta três características específicas, que lhe conferem fisionomia jurídica peculiar: funcionalidade, multidimensionalidade e predomínio da *soft law*. V. RUIZ, José Juste. *Ciências Jurídicas*. [s.l.]. p. 39.
- 3 O termo traduz conceito inovador no Direito Internacional do Meio Ambiente, introduzido pela linguagem jurídica a partir da retomada definição de poluição da OCDE, em 1974.
- 4 SOARES, Guido Fernando Silva. *Direito internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidades*. São Paulo: Atlas, 2001. p. 215.
- 5 *Idem*, p. 20. *Proteger significa, em outras palavras: determinar as condutas que preservam o equilíbrio do meio ambiente, em detrimento de outras, consideradas ilícitas ou proibidas, e portanto, acompanhadas de uma sanção, caso sejam praticadas.*
- 6 Em 1973 iniciou-se a Terceira Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, concluída em 1982, em Montego Bay (Jamaica). Em vigor desde 1994, a Convenção de Montego Bay foi assinada pelo Brasil, promulgada pelo Decreto n. 99.165, de 12 de março de 1990, e declarada em vigor no Brasil pelo Decreto n. 1530, de 22 de junho de 1995.
- 7 SOARES, *op. cit.*, p. 122 e ss.
- 8 Dotadas de vocação universal, abrangem tratados de alcance global todavia restritos a certos aspectos da poluição do meio marinho.
- 9 No Brasil, foi promulgada pelo Decreto n. 79.437 de 28/3/1977.
- 10 Promulgada no Brasil pelo Decreto n. 87.566 de 16/9/1982.
- 11 Aprovada no Brasil pelo Decreto Legislativo n. 4/87; promulgada pelo Decreto n. 2.508 de 4/5/1998, inclusive com a adoção dos Protocolos e de todos os Anexos.
- 12 No Brasil foi promulgado pelo Decreto n. 2.508/98, da mesma forma que o mencionado no item anterior. Este Protocolo e a Convenção mencionada no item anterior são conhecidos como Convenção MARPOL 73/78, ou Convenção MARPOL.
- 13 Conhecida como Convenção OPRC. Assinada pelo Brasil a 3 de abril de 1991; promulgada pelo Decreto n. 2.870, de 10/12/1998.
- 14 Conjuntos de tratados convencionais que objetivam proteger diferentes partes do ambiente marinho: no Mediterrâneo, no Golfo, na África Ocidental e Central, no Pacífico Sudeste, no Mar Vermelho, nas Caraíbas, no Pacífico Sul, na África Oriental, no Atlântico Nordeste, no Mar Báltico e no Mar Negro. À exceção dos instrumentos relativos ao Atlântico Nordeste, no Mar Báltico e no Mar Negro, todos os tratados foram elaborados sob a égide do Programa das Nações Unidas para o Ambiente, i.e., uma convenção-tipo estabelece os princípios, e os protocolos precisam o seu alcance. KISS, Alexandre. *Direito Internacional do Ambiente*. Documento Versão 1- Originária. Cód. Documento: 9211. Disponível em: <http://www.diramb.gov.pt/data/basedoc/TXT_D_9211_1_0001.htm#9211>. Acesso em: 10/5/2002.
- 15 SOARES, *op. cit.*, p. 125, assinala que tal Convenção deverá substituir a Convenção relativa à Poluição Marinha de Origem Telúrica, Paris, 1974, e seu Protocolo de 1986, bem como a Convenção para a Prevenção de Poluição Marítima por Alijamento de Navios e Aeronaves (com emendas), Oslo, 1972 ;
- 16 Promulgada no Brasil pelo Decreto n. 93.935 de 15/1/1987.
- 17 Autorizada a Adesão do Brasil pelo Decreto n. 45/68.
- 18 Autorizada a Adesão pelo Decreto Legislativo n. 45/68.
- 19 Art. 196. *Utilização de tecnologias ou introdução de espécies estranhas ou novas. 1 – Os Estados devem tomar todas as medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho resultante da utilização de tecnologias sob sua jurisdição ou controle, ou a introdução intencional ou accidental num setor determinado do meio marinho de espécies estranhas ou novas que nele possam provocar mudanças importantes e prejudiciais. 2 – O disposto no presente artigo não afeta a aplicação da presente Convenção no que se refere à prevenção, redução e controle da poluição do meio marinho.*
- 20 Competência legislativa do Estado costeiro.
- 21 Atividade na área significa todas as atividades de exploração e aproveitamento dos recursos na área (art. 1º, 3).
- 22 Convenção de Montego Bay, art. 211, 1: *Os Estados, atuando por intermédio da organização internacional competente ou de uma conferência diplomática geral, devem estabelecer regras e normas de caráter internacional para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações e devem do mesmo modo promover a adoção, quando apropriado, de sistemas de fixação de tráfego destinados a minimizar o risco de acidentes que possam causar a poluição do meio marinho, incluindo o litoral, e danos de poluição relacionados com os interesses dos Estados costeiros. Tais regras e normas devem, do mesmo modo, ser reexaminadas com a periodicidade necessária.*
- 23 Referente a medidas para evitar a poluição resultante de acidentes marítimos, consagra o art. 221 da Convenção de Montego Bay que nenhuma das disposições atinentes à execução deve prejudicar o direito dos Estados de, nos termos do Direito Internacional, tanto consuetudinário como convencional, tomar e executar medidas além do mar territorial proporcionalmente ao dano efetivo ou potencial a fim de proteger o seu litoral ou interesses conexos, incluindo a pesca, contra a poluição ou a ameaça de poluição resultante de um acidente marítimo ou de atos relacionados com tal acidente, dos quais se possa de forma razoável prever que resultem importantes conseqüências nocivas.
- 24 Cumpre transcrever: Art. 211, 6, b): *Os Estados costeiros devem publicar os limites de tal área particular e claramente definida. c) Os Estados costeiros, ao apresentarem tal comunicação, devem notificar ao mesmo tempo a organização se têm intenção de adotar para essa área leis e regulamentos adicionais destinados a prevenir, reduzir e controlar a poluição proveniente de embarcações. Tais leis e regulamentos adicionais podem referir-se às descargas ou práticas de navegação, mas não podem obrigar as embarcações estrangeiras a cumprir normas de projeto, construção, tripulação ou equipamento diferentes das regras e normas internacionais geralmente aceitas: são aplicáveis às embarcações estrangeiras decorrido um prazo de 15 meses a contar da data em que a comunicação tenha sido apresentada à organização, desde que esta as aprove num prazo de 12 meses a contar da data da apresentação da comunicação. 7 – As regras e normas internacionais referidas no presente artigo devem incluir, inter alia, as relativas à imediata notificação dos Estados costeiros cujo litoral ou interesses conexos possam ser afetados por incidentes, incluindo acidentes marítimos que originem ou possam originar descargas.*
- 25 Art. 211. De conformidade com a seção 3 da parte II da Convenção de Montego Bay, tais leis e regulamentos não devem dificultar a passagem inofensiva de embarcações estrangeiras.
- 26 No Brasil, a Lei n. 9.537/97 (LESTA) assevera: Art. 8º. *Compete ao comandante: II – cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos para salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga (...).*
- 27 Tais certificados devem ser aceitos pelos outros Estados como prova das condições da embarcação e ser-lhes reconhecida a mesma validade que aos certificados emitidos por eles próprios, a não ser que existam motivos sérios para acreditar que as condições da embarcação não correspondem substancialmente aos dados que constam dos certificados.

- 28 Salvo disposições em contrário da seção 7 da Convenção de Montego Bay.
- 29 Quando dois ou mais Estados costeiros estabelecerem de forma idêntica os referidos requisitos num esforço para harmonizar a sua política nesse setor, a comunicação deve indicar quais os Estados que participam de tais ajustes de cooperação.
- 30 Os Estados devem cooperar para estabelecer procedimentos que evitem inspeções materiais desnecessárias de embarcações no mar (art. 226,2).
- 31 No Brasil, v. art. 5º. da Lei n. 9.537/97, in verbis: *A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a: I – não entrar no porto; II – não sair do porto; III – sair das águas jurisdicionais; arribar em porto nacional.*
- 32 KISS, op. cit. *Em conformidade com estas últimas regras que, no entanto, não estavam ainda formalmente em vigor na época, no dia 26 de Janeiro de 1982, as autoridades marítimas de 14 países assinaram em Paris um Memorando de Entendimento sobre o Controle dos Navios pelo Estado do Porto. Os outorgantes comprometeram-se a controlar a observância por parte dos navios que abordem os seus portos de um conjunto de convenções internacionais relativas à segurança dos navios e à prevenção da poluição, ainda que o Estado da bandeira não seja parte outorgante. As operações de controle eram harmonizadas nas suas modalidades e no seu número, sendo o objectivo um controle anual de 25% dos navios que frequentam os portos europeus. As autoridades marítimas comprometeram-se a cooperar trocando informações e procurando provas de certas infracções relativas à circulação marítima da poluição.*
- 33 Leis e regulamentos ou outras medidas necessárias devem ser adotadas por todos os Estados no sentido de que as embarcações que arvoram o seu pavilhão satisfaçam esses pedidos de informação (art. 220, 4).
- 34 SOARES, op. cit., p. 221.
- 35 Art. 230, 2: *Só podem ser impostas penas pecuniárias no caso de infracções às leis e regulamentos nacionais ou às regras e normas internacionais aplicáveis para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações estrangeiras no mar territorial, salvo ato intencional e grave de poluição.*
- 36 Contudo, no caso de infracções cometidas no mar territorial, as referidas obrigações do Estado costeiro restringem-se às medidas que se tomem no decurso dos procedimentos. Os agentes diplomáticos ou funcionários consulares e, na medida do possível, a autoridade marítima do Estado de bandeira devem ser imediatamente informados de tais medidas (art. 231).
- 37 KISS, op. cit., p. 16.
- 38 Guido Soares (2001, p. 175-176) revela distinção entre os tratados-quadros e os *umbrella treaties*. Os *umbrella treaties* são tratados amplos que deverão – a exemplo

de um guarda-chuva – abrigar outros atos internacionais menos solenes e firmados em complementação, isto é, destaca a continuidade dos procedimentos de negociação sem que haja necessidade das solenidades que cercaram a adoção do *umbrella treaties*. Destaca, dentre outras, a seguintes diferenças entre tratados-quadros e *umbrella treaties*: nos tratados-quadros existe a instituição de órgãos legisladores, com delegação de função aos Estados de complementar o tratado; nos *umbrella treaties* a atividade legisladora é autônoma e é delegada aos Estados. O autor enquadra a Convenção de Montego Bay como uma espécie de *umbrella treaties*.

REFERÊNCIAS COMPLEMENTARES

- Transplacental Transport of Lead. *Environmental Health Perspectives*, v. 89. p. 101-105, 1990.
- 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.
- GESAMP. *Review of Potentially Harmful Substances - cadmium, lead and tin*, Genebra. Goyer, RA, 1990.
- GREENPEACE INTERNATIONAL. *Lead Astray, the poisonous lead battery waste trade*, março de 1994.
- _____. *Lead Overload: battery waste trade and recycling in the Philippines*, 1996.
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. *Reports and Studies*, n. 22, 1983.
- SALLMEN M, LINDBOEHM M, ANTILLA A, Taskinen H and HEMMINKI K. Paternal occupational lead exposure and congenital malformations. *Journal of Epidemiology and Community Health*, n. 46, p. 519-522, 1992.

Artigo recebido em 13/9/2004.

ABSTRACT

The authoress affirms that the concern about the environmental protection has been growing within the international scope, which increasingly influences the international economic relations and also enlarges the importance of environmental rules regarding the matter.

She understands that, within the International Environmental Law scope, there is not another subject that is governed by so many rules as sea pollution. In this sense, the Convention of Montego Bay coexists with a range of international conventions both within the universal and regional scope, which rule the matter in a more detailed way.

At last, she highlights the six types of sea pollution, ranked by the mentioned Convention as well as by the rules that establish, in general, the duties of the States.

KEYWORDS – International Environmental Law; Convention of Montego Bay; sea; pollution; hydrocarbon; liability – civil, penal, international; Environmental Law; environment.

Eliane M. Octaviano Martins é Vice-Presidente do Instituto Paulista de Direito Comercial e da Integração – IPDCI, Professora Titular de Direito Comercial e de Direito Marítimo da Universidade Santa Cecília – UNISANTA e UNIMONTE.