



UNIVERSIDADE
ESTADUAL DE LONDRINA

REBECA ISABEL MUÑOZ AROSEMENA

**A POLUIÇÃO MARINHA E O DIREITO NEGOCIAL:
COMO O TRANSPORTE MARÍTIMO PODE AFETAR OS
OCEANOS? ANÁLISE DAS LEGISLAÇÕES DO BRASIL E DO
PANAMÁ**

Londrina
2019

REBECA ISABEL MUÑOZ AROSEMENA

**A POLUIÇÃO MARINHA E O DIREITO NEGOCIAL:
COMO O TRANSPORTE MARÍTIMO PODE AFETAR OS
OCEANOS? ANÁLISE DAS LEGISLAÇÕES DO BRASIL E DO
PANAMÁ**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Mestrado em Direito Negocial da Universidade Estadual de Londrina, como requisito para a obtenção do Título de MESTRE em Direito Negocial.

Orientador: Prof. Dr. Miguel Etinger de Araújo Junior.

Londrina
2019

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UEL

Munoz Arosemena, Rebeca Isabel .

A POLUIÇÃO MARINHA E O DIREITO NEGOCIAL: Como o transporte marítimo pode afetar os oceanos? : Análise das legislações do Brasil e do Panamá. / Rebeca Isabel Munoz Arosemena. - Londrina, 2019.
121 f. : il.

Orientador: Miguel Etinger de Araujo Jr. .

Dissertação (Mestrado em Direito Negocial) - Universidade Estadual de Londrina, Centro de Estudos Sociais Aplicados, Programa de Pós-Graduação em Direito Negocial, 2019.

Inclui bibliografia.

1. Direito Internacional. Direito marítimo. Globalização. Poluição Marinha. Negócios jurídicos. - Tese. I. Etinger de Araujo Jr. , Miguel . II. Universidade Estadual de Londrina. Centro de Estudos Sociais Aplicados. Programa de Pós-Graduação em Direito Negocial. III. Título.

REBECA ISABEL MUÑOZ AROSEMENA

**A POLUIÇÃO MARINHA E O DIREITO NEGOCIAL:
COMO O TRANSPORTE MARÍTIMO PODE AFETAR OS
OCEANOS? ANÁLISE DAS LEGISLAÇÕES DO BRASIL E DO
PANAMÁ**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Mestrado em Direito Negocial da Universidade Estadual de Londrina, como requisito para a obtenção do Título de mestre em Direito Negocial.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Dr. Miguel Etinger de Araújo Junior
Universidade Estadual de Londrina - UEL

Prof. Dr. Elve Miguel Cenci
Universidade Estadual de Londrina - UEL

Profª. Dr. José Ricardo Alvarez Vianna
Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa -
Portugal

Londrina, 05 de julho de 2019.

À minha mãe Rebeca e meu pai Olson. Agradeço muito o amor e os ensinamentos tanto para mim e para irmã Maria.

AGRADECIMENTOS

À Organização dos Estados Americanos, ao Grupo Coimbra de Universidades Brasileiras e à Capes por terem me dado a oportunidade de vir do meu país, Panamá, representá-lo, e abrirem as portas para conhecer uma nova cultura, novas perspectivas no direito e novos amigos, que acredito que sejam para a vida toda.

Ao meu orientador, professor Miguel, pela paciência, confiança, por aceitar o trabalho de orientar uma estudante estrangeira que foi aprendendo português no caminho, e por permitir-me desenvolver este tópico, relacionado a problemáticas no direito ambiental internacional e marítimo.

Ao prof. Elve na coordenação do mestrado em Direito Negocial, à cada professor do mestrado e aos funcionários da Universidade Estadual de Londrina, por me permitir ser parte do Mestrado, e pela ajuda sempre que se apresentasse uma dúvida.

Ao diretor geral da Marinha Mercante da Autoridade Marítima do Panamá, licenciado Fernando Solorzano, pela ajuda oferecida durante a realização deste trabalho. A meus colegas e amigos do mestrado: Juliana, Renata, Aracelli, Uiara, Carol, Bruna, Jussara, Joice, Renato, Felipe, Pedro e a todas as pessoas que sempre forem gentis, que me receberam com um sorriso e que me acolheram como uma amiga e às vezes como se fosse de sua própria família.

À minha família brasileira: Amanda, Socorro, Álvaro, Sebastián, Tina. Obrigada por estarem e serem maravilhosos como são, e a todas as demais pessoas, que por questões de espaço não consigo escrever aqui, por sua ajuda, sua dedicação, sua paciência e seu carinho.

À minha família no Panamá: Rebeca, Olson, María, Chicho, *abuelo* Óscar, *abuela* Ángela. Meus amigos. Obrigada por acreditarem em mim e me permitirem ir para longe de vocês só para deixar vocês mais orgulhosos de mim.

“...E nada mais global para a espécie humana do que
o mar”.
Wagner Menezes

MUÑOZ AROSEMENA, Rebeca Isabel. **A poluição marinha e o Direito Negocial: Como o transporte marítimo pode afetar os oceanos? Análise das legislações do Brasil e do Panamá.** 2019. 138 f. Dissertação (Mestrado em Direito Negocial) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2019.

RESUMO

No ano de 2015, em termos de volume, mais de 80% do comércio internacional foi realizado por via marítima. Considerando que o transporte marítimo é um negócio jurídico, e que os negócios jurídicos se enquadram no estudo do Mestrado em Direito Negocial, sendo a linha de Pesquisa Estado Contemporâneo: Relações Empresariais e Relações Internacionais, escolheu-se o tema para estudar a situação atual na proteção contra as consequências produzidas pela poluição marinha. Geograficamente, os oceanos cobrem 71% da superfície da terra, mas só 2% são protegidos por normas jurídicas internacionais. Se o transporte marítimo fosse um país, seria o sexto maior produtor de emissões de gases de efeito estufa do mundo, e segundo a OCDE, e, nesse sentido, 12% da poluição nos oceanos é gerada pela atividade marítima e acidentes marítimos. Os precedentes dos perigos produzidos pelo transporte marítimo começaram a gerar-se na segunda metade do século XX, o que trouxe impactos internacionais: a poluição dos mares e oceanos. Assim, no ano de 2015, a ONU implementou os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS), sendo diretamente relacionado com esta pesquisa o Objetivo 12, orientado a assegurar padrões de produção e de consumo sustentáveis, e o Objetivo 14, direcionado a garantir a conservação e o uso sustentável dos oceanos. O cumprimento desses objetivos só poderá ser alcançado se forem geradas imposições ao transporte marítimo, porque, em grande medida, a poluição marinha é atribuída às atividades provocadas pela movimentação de mercadorias ao redor do mundo, efeito da globalização. Portanto, a pesquisa pretende estudar o conceito e alcance da globalização, até os dias atuais. Conceitua-se os negócios jurídicos, de forma geral, e de forma específica o transporte marítimo, que se utiliza dos oceanos em suas atividades, o que pode aumentar ou diminuir a poluição marinha. Comprovadas as duas afirmações anteriores, estabelece-se um terceiro ponto: a análise de acordos e tratados internacionais, que protegem os oceanos contra a poluição gerada pelo transporte marítimo. Em seguida, será feita uma análise das regulamentações jurídicas do Brasil e do Panamá, uma vez que ambos os países são signatários da Agenda 2030 em benefício dos ODS. O resultado procurado, portanto, é delimitar até que ponto as legislações existentes são cumpridas, se sua violação é uma falta de interesse dos Estados ou comunidades relacionadas a essas áreas, falta de conhecimento, ou se as autoridades não são suficientemente coercitivas, em outras palavras, se devem ser melhorados os mecanismos de comando e controle. O Método a utilizar será indutivo, por meio de pesquisa bibliográfica, investigações em universidades brasileiras, pesquisas com encarregados na área (no Brasil e no Panamá), e em grupos de pesquisa de Direito do Mar. Revisão de textos publicados em outras áreas de conhecimento, como ecologia, biologia, revisão e análise dos ecossistemas mais importantes de ambos países.

Palavras-chave: Direito Internacional. Direito marítimo. Globalização. Poluição Marinha. Negócios jurídicos.

MUÑOZ AROSEMENA, Rebeca Isabel. **Marine Pollution and Business Law: How Can Maritime Shipping Affect the Oceans?** Analysis of the laws of Brazil and Panama. 2019. 138 fls. Dissertation (Master in Business Law) - State University of Londrina, Londrina, 2019.

ABSTRACT

In 2015, in terms of volume, more than 80% of international trade was by sea. Considering that maritime transport is a legal business, and that the legal business is part of the study of the Master in Business Law, being the line Contemporary State Research: Business Relations and International Relations, the theme was chosen to study the current situation in the protection against the consequences of marine pollution. Geographically, oceans cover 71% of the earth's surface, but only 2% are protected by international legal standards. If maritime transport were a country, it would be the sixth largest producer of greenhouse gas emissions in the world, according to the OECD, and in that sense 12% of pollution in the oceans is generated by maritime activity and maritime accidents. The precedents of the dangers posed by maritime transport began to be generated in the second half of the twentieth century, which brought international impacts: pollution of the seas and oceans. Thus, in 2015, the UN implemented the Sustainable Development Goals (SDGs), and directly related to this research was Goal 12, which aims to ensure sustainable production and consumption patterns, and Goal 14, which aims to ensure conservation. and sustainable use of the oceans. Achievement of these objectives can only be achieved if maritime transport charges are generated because, to a large extent, marine pollution is attributed to the activities caused by the movement of goods around the world, the effect of globalization. Therefore, the research intends to study the concept and scope of globalization to the present day. The legal business is conceptualized, in general, and specifically the maritime transport, which uses the oceans in their activities, which can increase or decrease marine pollution. Once the two previous statements have been proved, a third point is made: the analysis of international agreements and treaties that protect the oceans against pollution generated by maritime transport. Next, an analysis will be made of the legal regulations of Brazil and Panama, as both countries are signatories of Agenda 2030 for the benefit of the SDGs. The result sought, therefore, is to delimit the extent to which existing laws are enforced, whether their violation is a lack of interest of states or communities related to these areas, lack of knowledge, or whether authorities are not sufficiently coercive, in other words , whether the command and control mechanisms should be improved. The method to be used will be inductive, through bibliographic research, investigations in Brazilian universities, research with supervisors in the area (in Brazil and Panama), and in research groups of Law of the Sea. Review of texts published in other areas of knowledge. , such as ecology, biology, review and analysis of the most important ecosystems of both countries.

Keywords: International Law. Maritime law. Globalization. Marine Pollution. Business Law.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1.....	35
Figura 2.....	35
Figura 3.....	37
Figura 4.....	38
Figura 5.....	39
Figura 6.....	65
Figura 7.....	101

LISTA DE ABREVIATURAS

ACP	Autoridade do Canal de Panamá
AMP	Autoridade Marítima do Panamá
ANP	Agência Nacional do Petróleo
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANVISA	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
APN	Autoridade Portuária Nacional
ARP	Autoridade de Recursos Hídricos do Panamá
ART	Artigo
BMCO	Conferência Marítima Internacional do Báltico
CCI	Câmara de Comércio Internacional
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina
CMI	Comitê Marítimo Internacional
CNUDM	Convenção das Nações Unidas do Direito do Mar
COI	Comissão Oceanográfica Intergovernamental
DHN	Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil
GESAMP	Grupo de especialistas em aspetos científicos da Poluição Marinha
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IMO/ OMI	Organização Marítima Internacional
IOPP	Certificado Internacional de Prevenção por Poluição por Óleo
MARPOL	Convenção Internacional relativa à Intervenção em alto mar nos casos de baixas por poluição por óleo
MINAM	Ministério do Ambiente

OCDE	Organização para a cooperação e desenvolvimento econômico
OCMI	Organização Intergovernamental Consultiva de Navegação Marítima
ODS	Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
OILPOL 54	Convenção Internacional para a prevenção da poluição do mar por óleo
ONU	Organização das Nações Unidas
OPRC	Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em casos de Poluição por óleo
OSRO	<i>Oil Spill Response Organization</i> ou Organização em resposta do derramamento de óleos
PCSOPEP	Plano de Emergência em casos de poluição por óleo produzidos por navios no Canal do Panamá
PNLP	Plano Nacional de Logística Portuária
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PNUMA	Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente
ROCRAM	Rede Operativa de Cooperação Regional de Autoridades Marítimas
UNCITRAL	Comissão das Nações Unidas para o Direito Comercial Internacional
UNCTAD	Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
1 GLOBALIZAÇÃO: SURGIMENTO E DEFINIÇÃO DO CONCEITO	16
1.1 Impactos da globalização na utilização de recursos ambientais	29
1.2 Relação entre globalização e transporte marítimo	32
2 OS NEGÓCIOS JURÍDICOS NO CONTEXTO DA GLOBALIZAÇÃO	41
2.1 Negócios Jurídicos; pressupostos.....	41
2.1.1 Relação Jurídica. Comparação de definições.....	41
2.1.2 Fatos Jurídicos: sua relação com os negócios jurídicos	42
2.2 Nascimento do Negócio Jurídico	45
2.3 Conceituação do Negócio Jurídico	49
2.3.1 Planos do Negócio Jurídico.....	51
2.3.1.1 Plano de Existência	52
2.3.1.2 Plano de Validade	53
2.3.1.3 Plano de Eficácia.....	54
2.3.2 Interpretação dos negócios jurídicos.....	56
2.3.3 Negócios Jurídicos e Globalização	56
3 TRANSPORTE MARÍTIMO E POLUIÇÃO MARINHA: LEGISLAÇÃO INTERNACIONAL E PROTEÇÕES EXISTENTES ..	60
3.1 Transporte marítimo na esfera da globalização	61
3.2 Poluição marinha produzida por embarcações.....	66
3.3 Convenções e tratados que regulamentam situações de poluição marinha geradas pelo transporte marítimo	70
4 POSSÍVEIS RESPOSTAS AOS PROBLEMAS DECORRENTES DO NEGÓCIO JURÍDICO DO TRANSPORTE MARÍTIMO E CONSEQUENTES ATOS DE POLUIÇÃO MARINHA: SEGUINDO OS OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	86

4.1	Diferença entre regulação jurídica e regulamentação jurídica.....	87
4.1.1	Regulação Jurídica	87
4.1.2	Regulamentação jurídica	89
4.2	Os Objetivos de Desenvolvidmentos Sustentável (ODS) como paradigma para a proteção dos mares e oceanos	90
4.2.1	Objetivo 12: Consumo e produções sustentáveis	93
4.2.2	Objetivo 14: Conservação e uso sustentável dos oceanos, dos mares e dos recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável	95
4.3	Estudo concreto de casos Brasil e Panamá: casos de poluição marinha por transporte marítimo: soluções encontradas.....	98
4.3.1	Casos de Poluição marinha no Panamá	100
4.3.2	Casos de Poluição marinha no Brasil	112
4.4	Possíveis soluções, tanto para o Brasil como para Panamá.....	118
	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	121
	REFERÊNCIAS.....	124

INTRODUÇÃO

Segundo dados internacionais, cerca de 90% das mercadorias do mundo são transportadas através do uso de transporte marítimo, promovidos utilizando o Direito Negocial, pela implementação do negócio jurídico do transporte marítimo, finalizando uma vês que o embarque chegue ao seu destino.

O transporte marítimo tem sido a ferramenta que permite a transferência de cargas pesadas com menos limitações possíveis, em comparação com o transporte aéreo, por exemplo. No entanto, o transporte marítimo gera, entre suas principais consequências, a poluição dos oceanos e mares, o que resulta em um problema para os países com litoral diretamente e para os países longes das costas, indiretamente.

No ano de 2015, a Organização das Nações Unidas implementou os objetivos do Desenvolvimento Sustentável, sendo o objetivo 12 orientado a assegurar padrões de produção e de consumo sustentáveis, e o objetivo 14 direcionado a garantir a conservação e o uso sustentável dos oceanos.

Na perspectiva deste trabalho, o alcance desses objetivos só poderá ser possível se forem geradas limitações ao transporte marítimo, porque, em grande medida, a poluição marinha é atribuída às atividades geradas da movimentação de mercadorias ao redor do mundo, produto da globalização.

O objetivo geral desta pesquisa será estudar o Negócio Jurídico produzido pelos movimentos comerciais, especificamente o Transporte Marítimo, o qual, produto da globalização, permite a movimentação de bens e serviços de um extremo do mundo a outro. No entanto, o que é origem de benefícios para o comércio internacional, pode não o ser para o meio ambiente, ao ter como consequência a poluição marinha a nível internacional.

Com base nisto, se realizará uma análise da legislação internacional e, comparativamente, das legislações do Brasil e do Panamá, pelo motivo de ambos os países serem assinantes dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, documento produzido na Agenda 2030, com o intuito de proteção de temas fundamentais à nível social, ambiental e econômico, destacando os temas de diminuição de consumo e proteção dos oceanos.

Os objetivos específicos encontram-se organizados na seguinte ordem: primeiro serão abordados os precedentes dos movimentos comerciais internacionais, o porquê do

transporte de mercadorias de um lugar a outro. Em outras palavras, se explicará a definição e as principais características da Globalização, como precedente das atividades econômicas internacionais.

Como segundo ponto se explanará o conceito dos Negócios Jurídicos, seus pressupostos e planos. Posteriormente, será abordada a interpretação dos Negócios jurídicos e sua relação com a Globalização, o que fará uma conexão entre ambos os tópicos.

Em um terceiro ponto, será feito um diagnóstico após a leitura e revisão das convenções e tratados internacionais existentes, relacionados à proteção contra a poluição marinha, questionando se a proteção contra a poluição dos oceanos e mares, como consequência do transporte marítimo, é realmente efetivada, tanto na prática quanto na teoria.

Posteriormente, de forma específica, será estudada a situação de poluição marinha no Panamá e no Brasil, por motivos de ambos os países serem assinantes da Agenda 2030 em benefício do Desenvolvimento Sustentável, onde é estabelecido os objetivos 12 e 14, relacionados à diminuição do consumo e a proteção das águas.

Finalmente, se estabelecerão possíveis soluções jurídicas para os problemas específicos encontrados durante a pesquisa. Se busca como um resultado final, indicar duas perspectivas: internacionalmente, se é necessária uma legislação mais rigorosa, ou se é necessário um organismo internacional encarregado, de forma exclusiva; nacionalmente, entender se nos países estudados são aplicadas ferramentas que tenham o objetivo e a finalidade de diminuir a poluição marinha, visando assim cumprir o objetivo 14 de desenvolvimento sustentável da ONU.

O resultado procurado, portanto, é delimitar até que ponto as legislações existentes são cumpridas, se sua violação é uma falta de interesse dos Estados ou comunidades relacionadas a essas áreas, se as autoridades não são suficientemente coercitivas ou, em outras palavras, se devem ser melhorados os mecanismos de comando e controle.

CAPÍTULO 1 – GLOBALIZAÇÃO: SURGIMENTO E DEFINIÇÃO DO CONCEITO

No percurso da história da humanidade, diferentes situações levaram as sociedades a mudar seus métodos de desenvolvimento econômico. Na Idade Média, com as Cruzadas e a expansão internacional do comércio, que era realizado inicialmente só dentro de algumas regiões do mundo, foi uma novidade a possibilidade de obter mercadorias produzidas em outras partes do lugar de origem, sendo o anterior uma situação que geraria, anos depois, um novo formato de produção de riquezas.

Seguindo essa linha de raciocínio, na Idade Moderna, com a abertura das Grandes Navegações e a conquista do Novo Mundo, foram ainda maiores os movimentos comerciais expansionistas. Entre os países que mais se destacaram nas atividades comerciais na época estão Portugal, Espanha e Holanda, considerados grandes potências mundiais da época.

Nesse sentido, concorda-se com a opinião do historiador Charles Boxer (2002, p. 15), que adverte que “a característica principal da história da sociedade humana, antes dos descobrimentos de portugueses e espanhóis, era a dispersão e isolamento dos vários ramos da humanidade”.

A opinião do historiador alude à situação das primeiras sociedades primitivas, que tinham uma característica fundamental: o isolamento. Ou seja, cada região do mundo, na época, mantinha-se prioritariamente com produções de bens que iriam ser utilizados no local da produção, até a chegada dos movimentos comerciais expansionistas.

Dentre alguns dos processos de transformação que causaram grandes mudanças econômicas há a Revolução Industrial, iniciada no século XVIII, na Inglaterra. Esse movimento promoveu conquista, colonização e integração da economia acarretando a expansão do mercado mundial.

A Revolução Industrial nasceu no fim da Idade Média e no início da Idade Moderna, e gerou uma série de mudanças econômicas, como a ausência de barreiras alfandegárias, a promoção de zonas de livre comércio na Europa, o aumento da riqueza e o acúmulo de capital. Além disso, originou também o nascimento de uma revolução comercial e a expansão do comércio internacional.

Essa transição para novos processos de manufatura também foi um movimento precursor em reconhecer que os recursos primários produzidos pelo planeta Terra são finitos e que, portanto, deviam ser valorizados.

Altvater e Mahnkopf (2002, p. 315-316), em relação ao assunto, consideram que a dimensão e as barreiras da Revolução Industrial estão nas reservas finitas dos recursos do planeta Terra.

Após a Revolução Industrial sucederam-se diferentes situações no mundo, entre elas a Primeira Guerra Mundial, que gerou repercussões no Pós-Guerra, período em que as potências mundiais do comércio já não eram mais Portugal, Espanha e Holanda, como se viu anteriormente; esse poder foi outorgado aos Estados Unidos, à antiga URSS e ao Japão.

Posteriormente, o meio ambiente obteve na Revolução Industrial certo grau de relevância, promovendo uma utilização moderada dos recursos naturais, considerados a partir de então como bens finitos. Após a Primeira Guerra Mundial, mudou-se o entendimento da finitude desses bens, ou decidiu-se ignorar esse fato.

Nesse sentido, após a Segunda Guerra Mundial, as atividades econômicas aumentaram seu ritmo de crescimento, principalmente a partir da década de 1970, originando o desenvolvimento de outros aspectos sociais, de forma indireta, como ocorreu nas áreas da ecologia, da política internacional, da cultura, da indústria mundial, da tecnologia e até na área das desigualdades sociais.

Foi tal a situação, que, após tanto a Primeira quanto a Segunda Guerra Mundial, nos anos posteriores e no início da década de 1970, explorou-se o meio ambiente sem nenhum tipo de medida, reduzindo sua verdadeira importância e valor, visando somente ao crescimento econômico.

Como exemplo do início das preocupações ambientais, observou-se que, como resultado da Revolução Industrial, a qualidade do ar foi se tornando cada vez mais baixa em algumas regiões da Europa. Pode-se mencionar, nesse sentido, o acontecido na Inglaterra, em 5 de novembro de 1952, conhecido como o Grande Nevoeiro de Londres.

Foram cinco dias de um nevoeiro que atingiu a cidade de Londres, o qual começou como uma nevoa qualquer, e terminou transformando-se, a partir do segundo dia, em um ar denso de cor amarelada, cobrindo toda a cidade.

Essa tortura continuou por cinco dias. Quando o nevoeiro se dissipou no dia 9 de dezembro, 150 mil pessoas tinham sido hospitalizadas. Especialistas estimam que mais de 12 mil homens, mulheres e crianças morreram devido à exposição ao ar poluído nesses dias (STONE, 2016).

Preocupados pelo acontecido, foi realizada uma pesquisa pelo *Proceedings of the National Academies of Sciences*, a qual descobriu no ano de 2016, que o grande motivo do nevoeiro tóxico foram as altas concentrações de sulfato acumulado dentro das gotas d'água devido a interações químicas entre o dióxido de enxofre e o dióxido de nitrogênio (WANG et al., *Apud STONE*, 2016), somado à queima do carvão das fábricas e dos escapamentos dos automóveis.

Outro caso de poluição, 17 anos após o Grande Nevoeiro de Londres, ocorreu com o superpetroleiro Torrey Canyon, que em março de 1967 derramou 119 mil toneladas de óleo nas ilhas de Scilly, perto de recifes, na costa da Inglaterra, Reino Unido (FREITAS, 2009, p. 28). Esse derramamento representou a poluição de uma grande área marítima, assim como o desconhecimento das autoridades dos possíveis perigos que situações como esta podem acarretar no futuro.

Assim como os dois casos apresentados, foram sucedendo-se situações que ameaçavam o meio ambiente, desde diferentes aspectos, mas gerando o aumento preocupante de diferentes tipos de poluições, como a telúrica, a atmosférica, a terrestre, a marítima, a poluição por alijamento, entre outras.

Ao acontecer tais situações, tanto de poluição marinha como poluição do ar, não existiam legislações que protegiam as pessoas residentes nas áreas próximas, e muito menos que protegiam o meio ambiente afetado.

O desinteresse pareceu chegar a tal ponto nessa época, que os países em vias de desenvolvimento cultivaram a ideia de que os países desenvolvidos queriam manter o controle e a proteção ambiental dos primeiros só para limitar suas produções e não lhes permitir gerar mais crescimento e desenvolvimento econômico.

A situação de desinteresse pelo cuidado do meio ambiente foi tal, que, para melhorar a falta de regulamentação, foram utilizados mecanismos de comando e controle, que só foram

possíveis, na época, com a aplicação de normas de *soft law*¹. Por outro lado, na década de 1980, os países em desenvolvimento tiveram a oportunidade de garantir seus direitos, pela assinatura de acordos internacionais multilaterais para a proteção do meio ambiente (PAIVA, 2013, p. 38-42).

Produto disto, o século XX ficou conhecido como o “Século das Conferências”, consolidando o meio ambiente como uma agenda global social. Nesse período, foram assumidos diferentes compromissos no que se refere à proteção ambiental.

Entre os eventos e as conferências mais importantes para a construção da proteção internacional do meio ambiente, realizadas no século das Conferências estão a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, conhecida como Conferência de Estocolmo de 1972, realizada do dia 5 a 16 de junho de 1972 acerca do entorno humano, e a Conferência Rio 92 ou Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento.

Na Conferência de Estocolmo foi elaborada a Declaração Universal do Meio Ambiente, enfatizando a necessidade de um critério e de princípios comuns que ofereceram inspiração para preservar e melhorar o meio ambiente humano.

A Conferência de 1972 destacou-se por fixar, nos anos seguintes, as bases para todas as ações desenvolvidas no meio ambiente. A Conferência de 1972 estabeleceu, dentro de suas diretrizes, que a proteção ambiental é considerada como um direito fundamental do ser humano, sendo provavelmente o primeiro documento de caráter transnacional da época, que fez este tipo de declaração. No entanto, esses instrumentos só tiveram caráter declaratório e de recomendação.

Posteriormente, foi realizada a Conferência Rio 92 ou Conferência das Nações Unidas sobre o Meio ambiente e o Desenvolvimento, entre outras que serão abordadas no próximo capítulo.

¹ O conceito de *soft law* amplamente aceito é o de normas que não são juridicamente obrigatórias, mas não são desprovidas de força legal. Assim, *soft law* são às normas do direito internacional que não são obrigatórias, de *per se*, mas que desempenham um papel interpretativo importante na construção e interpretação dos princípios e normas do direito internacional ambiental formal. No âmbito do Direito Internacional Ambiental, *soft law* entende-se como as declarações não vinculantes dos Estados, princípios reconhecidos em Conferências multilaterais e os relatórios de Organizações não governamentais. “Tais princípios *soft law* podem vir a ser reconhecidos” como costume internacional se e quando “adotados pela prática dos estados e se entendidos como criando obrigações vinculantes (DE SOUZA, LESTER, 2015, p. 12).

Na primeira década do século XXI, inclusive, os ideais dos países em desenvolvimento mudaram, passando a contestar, a partir de então, as desigualdades internacionais relacionadas ao meio ambiente (PAIVA, 2013, p. 43).

Assim, entende-se que os movimentos econômicos surgiram como produto de desenvolvimentos realizados gradualmente, em diferentes momentos da história, transformando a ideia e a forma de obtenção de bens e serviços.

Em virtude disto, o comércio internacional impulsionou seus avanços, dentre outras atividades, dos intercâmbios feitos de empresas exportadoras a empresas importadoras a nível mundial, organizadas, comumente, em redes (PEREIRA; EVANGELISTA, 2014, p. 87).

As trocas de bens e serviços, geradas pelas empresas mencionadas acima, garantiram suas interações de fluxos por redes efetuadas através de transportes ou por comunicações, as quais se encontram, até a atualidade, em constante processo de mudança.

O economista Frederico Jayme Jr., neste sentido, estabelece a teoria que o comércio internacional tradicional conduz a uma situação de maior bem-estar, excluindo-se os casos de distorções ou falhas de mercado.

Jayme Jr. refere-se ao relacionado à entrada e saída de mercadorias de um país, preferindo, como a melhor alternativa, a comercialização ao exterior. Isto porque a liberalização comercial e de capitais é capaz, nos olhos de Jayme Jr., de aumentar o bem-estar, num modelo estático de eficiência, ou estimular o crescimento econômico, num modelo dinâmico (JAYME JR, 2003, p.4).

Como afirmado pelo próprio autor, existem falhas que não tornam este sistema perfeito, sendo que um destes aspectos será analisado adiante.

Pelo visto, as mudanças econômicas, sociais e culturais que foram geradas após a Revolução Industrial, com sequelas e efeitos até o século XXI, trouxeram fenômenos de desenvolvimento em diferentes cenários, levando à busca por diversos países pela implementação de mecanismos "globalizados", promovendo os primórdios do que hoje se conhece e se define pelo termo "globalização".

A globalização, *prima fazie*, provoca um vínculo entre o crescimento econômico e o desenvolvimento equilibrado, o que abrange todos os fatores externos que geram esse crescimento econômico, sejam eles fatores sociais, culturais, ambientais ou outros, que deveriam estar em harmônica colaboração para poder trabalhar propriamente.

O professor Iure Paiva assim se pronuncia sobre essa situação:

O crescimento econômico e desenvolvimento equilibrado, equitativo e sustentável dos países, para que sejam plenamente obtidos, exigem que as políticas comerciais estejam integradas, (...) com outras medidas que enfoquem aspectos tecnológicos, econômicos, sociais e ambientais. Essas questões interferem no comércio internacional e precisam ser consideradas, seja por aqueles que elaboram as políticas nacionais, e pelos organismos internacionais (PAIVA, 2013, p. 30).

As palavras do professor poderiam ser entendidas como uma das primeiras fases do que a globalização, em regra, quer significar. Para a existência de uma noção de globalização, é necessária a existência de um crescimento econômico global.

No entanto, esse crescimento econômico deverá ser produzido pelo desenvolvimento equilibrado e sustentável, promovendo, segundo o pensamento do professor, políticas comerciais, tanto internacionais como nacionais, que apliquem mecanismos que realmente gerem sustentabilidade e equilíbrio.

No pensamento do professor, é mencionado o comércio internacional, que, para o objetivo deste trabalho, será definido como o grupo de operações comerciais que segue acordos bilaterais ou regras negociadas em órgãos internacionais (COMÉRCIO INTERNACIONAL, 2018), como a Organização Mundial do Comércio, e blocos regionais, como o Mercosul e a União Europeia.

O fenômeno da globalização é um processo em escala mundial, incluindo, portanto, Estados e nações que compõem o mundo, gerando uma interdependência entre esses Estados, organizações e indivíduos. Além disso, tem como foco central algumas características específicas, apesar de ser encaminhado para diferentes áreas, como a econômica, a socioambiental, a cultural, entre outras.

O que é, talvez, mais singular no sistema global atual é que existe uma maior força no pensamento relacionado à conscientização do mundo como um todo, e de cada uma de suas partes constituintes (ROBERTSON, 1992, p. 8). Portanto, a principal intenção deste capítulo é definir o que é entendido por globalização, e como ela é relacionada positiva ou negativamente com o meio ambiente.

O caráter “global” da globalização entende que as decisões e atividades realizadas em determinada região do mundo geraram consequências, diretas ou indiretas, positivas ou

negativas, tanto onde inicialmente foi realizada determinada decisão de produzir e comercializar mercadorias, quanto em áreas distintas desse lugar.

Portanto, valorizar e determinar todos os aspectos e consequências que uma decisão em específico pode produzir deve ser, ou deveria ser, a regra e não a exceção. Não é possível que aconteçam situações em que não existam regulamentações para a promoção da economia, na era “*globalizada*”.

Por exemplo, imagina-se que uma carga de petróleo é transportada em um navio, seguindo uma travessia de Singapura à Portugal. Imagina-se que a carga não cumpra com os devidos protocolos de controle, nem com os contêineres apropriados. Isto pode gerar como consequência, dentre outras situações, a poluição marinha por perda da carga, em caso de acidente.

O exemplo acima não pode ser permitido devido à existência internacional de tratados e convênios que estabelecem como agir em situações de transporte de determinadas mercadorias internacionalmente.

A globalização é caracterizada por um fenômeno conhecido como “desterritorialização” (CAMPOS; CANAVEZES, 2007, p. 10). Esse fenômeno promove a possibilidade de que os homens, ao se relacionarem com instituições de natureza econômica, política ou cultural, sejam desvinculados das contingências do espaço, do tempo e do lugar, o que pode se considerar, em outras palavras, como viver sem fronteiras.

Isso significa que os bens e serviços produzidos em lugar x devem ter a possibilidade de serem transportados ao lugar e permitindo que nesses lugares exista a possibilidade de obtenção e consumo desses produtos, com o menor dano possível.

Neste sentido, se traz à consciência o fato de que muitos aspectos de nossa experiência diária de vida dependem do que acontece em outras partes do mundo, e da tomada de decisões que agem de acordo com isso (GUILLÉN, 2015, p. 7). Prova disso é que, na atualidade, é comum que as famílias, acostumadas com as mercadorias trazidas de determinadas regiões, baseiem seu estilo de vida conforme a obtenção desses produtos.

Com a chegada da globalização, criou-se a tendência de dar mais prioridade aos aspectos econômicos da mesma, porém concorda-se com a posição de Boaventura de Sousa Santos (SANTOS, 2001, p. 33), para quem a globalização é um fenômeno multifacetado, que

abrange, para além da dimensão econômica, dimensões sociais, políticas, culturais, interligadas de modo complexo.

Em outras palavras, o processo globalizatório, que está se desenvolvendo no mundo há mais de 40 anos, é produto dessa necessidade de obtenção de bens e serviços, nem sempre produzidos no mesmo país, região ou continente. É de importância que nos primeiros anos de processo globalizatório, o desenvolvimento tinha seu foco na economia, o que não é errado, porém, na atualidade, o objetivo é promover uma visão mais abrangente, levando em conta situações relacionadas ao meio ambiente, à sociedade, à cultura, à arte, entre outros.

Por essa constante necessidade de promover a globalização em um âmbito mais abrangente, a definição desse processo tem sido modificada com o passar dos anos, segundo o autor e o direcionamento dado. Desta forma, serão mencionados nos parágrafos a seguir, os conceitos relacionados à presente pesquisa, concordando com o estabelecido pelo sociólogo Mauro Guillén, ao indicar:

A globalização destaca-se como um dos grandes temas da atualidade. Cobrindo uma grande variedade de temáticas distintas como a política, a economia, a cultura, o ambiente, tornou-se rapidamente numa das palavras da moda do debate político e acadêmico atual. Contudo, apesar da vasta produção literária e científica sobre o assunto não existe qualquer consenso quanto à sua definição, o que engloba, quando começou ou quais os seus efeitos (GUILLÉN, 2001, p. 235).

Em conformidade com a citação, o sociólogo explica que a globalização, como tema atual, abrange diferentes áreas, nem sempre ligadas entre si, indicando temas tão diversos como a política e o ambiente; e reforça o pensamento de que a globalização não tem um conceito consensual, mas que varia segundo os interesses do autor.

O conceito do termo globalização é complexo. No final dos anos 1970, a palavra “globalização” foi usada com mais frequência, pelo aumento, quase massivo, das interações internacionais, acarretando, praticamente, que cada autor que escrevesse sobre o tema se apropriasse de um termo elaborado por ele mesmo, produzindo, em alguns casos, mais confusões.

Com relação aos conceitos mais relevantes, procedera-se a utilização de definições trazidas por diferentes autores para ilustrar melhor a abrangência da globalização. O primeiro deles é o do sociólogo Immanuel Wallerstein, um dos primeiros a confrontar, na década de 1970, as Ciências Sociais e a globalização, estabelecendo que o capitalismo é o seu motor (*apud* BECK, 1999, p. 66).

Nesse sentido, para Wallerstein as sociedades individuais e apartadas precisam estar situadas em um sistema mundial único, o que favorece o quadro de desigualdades sociais em escala mundial, já que a lógica interna do capitalismo, principal propulsor do fenômeno da globalização, tem a necessidade de ser global (WALLERSTEIN, 2012, p.17).

Cita-se a opinião deste sociólogo porque este estabelece que o sistema econômico capitalista promove os processos globalizados, o que acarreta, como consequência, que o mundo gere um sistema único, produzindo, segundo o autor, uma diminuição das desigualdades sociais.

Embora seja verdade que os processos globalizadores geram mais empregos, porque aumentam a produção de bens, também é verdade que eles afetam os mercados locais, uma vez que, sendo o produto estrangeiro muitas vezes mais barato que o local, tem-se preferência por ele, deixando o segundo lentamente sem mercado, e com uma demanda gradualmente desaparecendo.

Em uma segunda definição trazida pelo cientista político David Held (1999, p. 12), a globalização é uma força condutora central por trás das rápidas mudanças sociais, políticas e econômicas, que tentam remodelar as sociedades modernas e a ordem mundial. Isso implica, primeiro e acima de tudo, uma ampliação das atividades sociais, políticas e econômicas além das fronteiras, de tal modo que acontecimentos, decisões e atividades numa região do mundo podem ter significado para indivíduos e atividades em outras regiões distintas do globo.

Nessa conjuntura, a opinião de Held gira em torno de que a globalização acarreta a existência de um ponto central, um desejo ou impulso, que puxa as mudanças sociais, econômicas e políticas, beneficiando ou prejudicando não só aquele que gera certa decisão de produção, mas também outras regiões, indiretamente.

Held, desde sua perspectiva, percebe que a globalização não é aquele fenômeno que fará com que as pessoas deem as mãos e acabem com a pobreza, no entanto, entende que se pode tentar promover mecanismos que, em seus benefícios, gerem novas mudanças a favor da sociedade.

Em um sentido mais simples, Held estabelece que a globalização refere-se à ampliação, ao aprofundamento e à aceleração da interconectividade global² (HELD, 1999, p.

² Versão original: *in its simplest sense, refers to the widening, deepening and speeding up of global interconnectedness.*

15). A globalização, segundo sua visão, de forma mais explícita, promove um conjunto de processos que propicia uma transformação na organização espacial de relações e transações sociais, avaliadas em termos de extensão, intensidade, velocidade e impacto.

A globalização para Held, portanto, gera fluxos inter-regionais e transcontinentais e, por consequência, promove o exercício de poder, o que traz uma expansão das atividades sociais, políticas e econômicas através das fronteiras, fazendo com que as decisões e as atividades em uma região do mundo possam vir a ter significado para indivíduos e comunidades em regiões distantes daquela região.

Assim mesmo, gerará consequências na esfera ambiental, onde todas as atividades serão realizadas. Dessa forma, pelos próprios processos de globalização podem ser aceleradas as interações e os procedimentos globais, na medida em que o desenvolvimento dos sistemas mundiais de transporte e comunicação aumentam a velocidade potencial das ideias de difusão global, produtos, informação, capital e pessoas (HELD, 1999, p.15)³.

Em relação ao processo de globalização, Held (*apud* ALVATER; MAHNKOPF, 2002, p. 5) refere-se, também, ao fato de que sua análise pode ter várias dimensões, complementares umas às outras. A primeira dimensão leva em conta a extensão e a intensidade das relações e redes globais, principalmente com a velocidade e os efeitos locais da globalização. A segunda etapa relaciona-se às dimensões de sua implementação organizacional.

Nesse sentido, a estrutura da globalização, a institucionalização de redes globais e centros de poder, os padrões globais de estratificação de classe, riqueza e pobreza, bem como as formas dominantes de interação global serão parte da segunda etapa.

Como terceiro ponto de vista, o economista francês Jacques Adda explica que o processo de globalização pode ser considerado um tipo de mundialização, evocando a dominação de um sistema econômico, conhecido como Capitalismo, sobre o espaço mundial (ADDA, 1997). O economista considera que a mundialização⁴ é um processo de contornar,

³ *Globalization implies, First and foremost, a stretching of social, political and economic activities across frontiers such that events, decisions and activities in a region of the world can come to have significance for individuals and communities in distant regions of the globe.* (HELD, 1999, p. 15). *This may speed up global interactions and processes as the development of worldwide systems of transport and communication increases the potential velocity of the global diffusion ideas, goods, information, capital and people.*

⁴ Os términos globalização e mundialização são comumente utilizados para referir-se aos fenômenos que atuam juntos no meio, permitindo o crescimento dos elementos produzidos na terra, tendo conotações econômicas, sociais, culturais e ambientais. Para ter um conceito mais claro, observa-se que a maioria dos autores estadunidenses que escrevem sobre o tema preferem o uso do termo globalização. Já os autores franceses, como

atenuar e, por fim, dismantelar as fronteiras físicas e regulares que constituem obstáculos à acumulação do capital em escala mundial. Aliás, o economista concorda com o estabelecido pelo sociólogo Wallerstein, ao considerar que o capitalismo é em grande parte seu maior propulsor.

Em uma quarta perspectiva, o cientista político Robert Gilpin (1987, p. 389) define globalização como a crescente interdependência das economias nacionais no comércio, nas finanças e na política macroeconômica. Ao delimitar o que pode ser considerado globalização, a definição gera um avanço e até se poderia dizer que menciona uma de suas principais características aplicadas na atualidade: a implicação de uma interdependência entre economias.

No início do século XXI, os professores Elmar Altvater e Birgit Mahnkopf, (2002, p. 4), também da área das ciências políticas, estabeleceram que a globalização pode ser entendida como um processo complexo de transformações econômicas, sociais e políticas, que prolongam a "grande transformação" dos séculos passados.

Essa definição dada pelos professores é bastante ampla e vai ao encontro das definições estudadas anteriormente, ao dizer que a globalização gera um grupo de transformações, não só na área econômica, mas também na área social e política, ocasionando, portanto, transformações sucedâneas no avanço de sua história.

Por sua vez, o professor Mario Murteira estabeleceu que a globalização pode ser definida como:

Um processo que tem conduzido ao condicionamento crescente das políticas econômicas nacionais pela esfera mega-econômica, ao mesmo tempo em que se adensam as relações de interdependência, dominação e dependência entre os atores internacionais e nacionais, incluindo os próprios governos nacionais que procuram pôr em prática as suas estratégias no mercado global (MURTEIRA; LOUÇA, 2003).

O conceito trabalhado pelo professor Murteira é interessante, já que deixa ver que a globalização produziu o crescimento das políticas econômicas, não só focando na esfera nacional, mas também provocando uma “mega-economia” entre diferentes Estados, regiões e continentes, o que adensa as relações de dependência entre essas nações, criando relações tanto de união quanto de dominação.

Adda, preferem o termo mundialização. Existem autores que as consideram sinônimos e outros que não. Considera-se a mundialização como o processo de aproximação entre homens, inseridos em espaços geográficos diferentes, sendo um processo constante na história da humanidade. Já a globalização é considerada como uma consequência da mundialização, condicionada e movida pela esfera econômica, com interesses econômicos.

Considera-se que a opinião do professor Ricardo Seitenfus completa uma opinião abrangente do processo de globalização na atualidade, estabelecendo que:

[A globalização] busca unificar os espaços, diminuir as distâncias, eliminar os entraves à circulação, integrar os mercados, desregulamentar e uniformizar as regras, impor valores, tornar homogêneos os gostos dos consumidores, fazer com que o capital se transforme em objetivo, não em meio de trocas, tornar a comunicação permanente e sem controle do estado, criar estruturas de produção empresarial de forma transnacional. Trata-se de um mundo desordenado e descentralizado (SEITENFUS, 2001, p. 184).

Parece que Seitenfus já lidou com o problema de buscar uma definição para a globalização e tentou, em um só parágrafo, apresentar as características que destacam esse movimento de transformação, de outras situações econômicas.

Com definições anteriores, procurou-se trazer uma comparação ampla das perspectivas relacionadas à globalização, desde os pontos de vista de diferentes autores contemporâneos, com o intuito de comparar as semelhanças e observar as diferenças. Assim, uma das primeiras características que define a globalização, depois de observadas e estudadas as definições prévias, é a constante transformação.

Em outras palavras, é entendida a globalização como um processo de mudança na formação da sociedade, compreendendo também que o comércio e a promoção da economia são um dos seus principais fundamentos, mas não os únicos, e que a promoção do comércio e da economia geram relações de interdependência entre produtores e consumidores.

Dessa perspectiva, observa-se que, desde a época da Revolução Francesa, o comércio internacional⁵, isto é, a compra e a venda de mercadorias e serviços entre diferentes países, aumentou gradualmente até nossos dias. Vale salientar que diferentes foram as mudanças na forma de promover o comércio e gerar mais empreendimentos econômicos. Entre as mudanças encontradas, está a obtenção das mercadorias, que já não são comercializadas só nas áreas vizinhas, sendo também transportadas a outras regiões e a outros continentes.

Nesse sentido, por exemplo, uma mercadoria produzida em um lugar “x” que tinha o objetivo de ser levada a um lugar “y” não poderia se limitar à utilização dos métodos de

⁵ Importante estabelecer que comércio internacional e comércio exterior são conceitos diferentes e não devem ser confundidos. O comércio exterior tem em sua perspectiva um país específico em relação aos demais. O comércio exterior é regulado pela legislação interna do país, por exemplo, por sua legislação aduaneira.

traslado primitivos, já que as distâncias e o peso das cargas não permitiriam um único tipo de transporte.

Portanto, os sistemas de comunicação em tempo real e os de redes de transporte, em escala mundial, constituíram um sistema de infraestruturas indispensável à acelerada intensificação das trocas comerciais internacionais (CAMPOS, CANAVEZES, 2003, p. 24).

Integralmente, o processo de globalização gera um nexos na coerência das relações entre diferentes regiões e nações, abrangendo cada vez mais lugares ao redor do mundo, sem limitar se um país é desenvolvido ou não.

O processo de globalização representa, também, uma abertura de natureza progressiva o que, geralmente, é medida pela relação entre importações e exportações e o produto interno bruto, índice que, depois da Segunda Guerra Mundial, aumentou significativamente em quase todas as regiões do mundo.

O processo de globalização tem gerado benefícios e consequências, no entanto o importante é entender que a globalização não afeta apenas a esfera econômica. A globalização tem efeitos e impactos diretos e indiretos também em outras esferas, como a social, a cultural, a política e, com ainda mais relevância, a ambiental.

Neste primeiro capítulo não será discutida a existência ou não da globalização, já que se parte da premissa de que é um fenômeno existente. O foco será entender se a globalização produz convergências⁶ e, dentro das diferentes convergências, quais são os efeitos no meio ambiente, em específico.

⁶ O campo de estudo que será estudado nesta pesquisa, relacionado à globalização, é delimitado, já que, segundo as opiniões de diferentes autores, existe mais de uma visão do conceito de globalização, a serem estudados. Nesse sentido, o sociólogo Mauro Guillén (2001, p. 242-243) indica que o fenômeno da globalização gera cinco tópicos a se perguntar: o primeiro deles é se a globalização é um fenômeno que realmente existe, tendo posições tanto a favor como contra; como segunda questão, o autor se pergunta se realmente o fenômeno da globalização produz convergências na vida em sociedade; como terceira questão, o autor quer determinar se a globalização realmente enfraquece a autoridade de nações-estados; como quarto ponto, busca entender se a globalidade é diferente de modernidade; e, como quinto ponto, se, no presente, está sendo produzida uma cultura global em formação. Este trabalho de pesquisa se pautará nos pontos que questionam se a globalização gera convergência e se afeta realmente a autoridade das nações-estado.

1.1. IMPACTOS DA GLOBALIZAÇÃO NA UTILIZAÇÃO DOS RECURSOS AMBIENTAIS

Como se observou na seção anterior, os processos relacionados à globalização produziram diferentes efeitos, entre eles, a melhoria no alcance de novas mercadorias ao promover o acesso mais rápido a elas, informações internacionais e inovações de alcance mundial.

Além de desempenharem um papel importante ao conseguirem reunir pessoas de diferentes culturas, ainda que existam posições contrárias, os processos de globalização inauguraram uma era de relativa prosperidade econômica, abrindo vastos canais de desenvolvimento. No entanto, os processos relativos ao desenvolvimento dessa globalização geraram algumas preocupações, entre elas, os impactos negativos que podem ser produzidos no meio ambiente.

Nesse sentido, os economistas Cassiolato e Lastres (2001, p. 103) estabeleceram que o crescimento do setor industrial aumentou, conseqüentemente, também a participação das indústrias, que exploraram intensamente os recursos naturais, o que confirma a teoria de que o meio ambiente sofre, direta e indiretamente, pelos processos de globalização.

A globalização, seguindo o citado no parágrafo anterior, promove a movimentação do ciclo de consumo, já que, com o aumento de mercadorias, incrementa-se o consumo destas. Por sua vez, se as empresas e indústrias que manufacturam essas mercadorias não tiverem programas de controle e previsão dessas altas produções, afetarão o meio ambiente, no que se refere a rejeitos e lixo.

Nesta perspectiva, é importante entender que a demanda em um país, região ou continente pode aumentar ou diminuir a degradação ambiental de outro. Ao abordar a degradação ambiental, implica-se primeiramente a existência de um dano, especificamente ao meio ambiente.

Edis Milaré (2011, p. 1119) explica que dano ambiental é uma lesão aos recursos ambientais, com uma conseqüente degradação – *alteração adversa* – do equilíbrio ecológico e da qualidade de vida. Em outras palavras, entende-se que a globalização produz uma série de fenômenos e efeitos, entre os quais está a questão da proteção do meio ambiente, onde podem ser produzidos danos e, conseqüentemente, degradações.

Confirmando essa teoria, a jurista Ana Duarte Pinheiro explica que:

Se todos, sem exceção, fossem pagar por tudo o que se produz em termos de degradação ambiental, viver seria economicamente proibitivo. Porém, a percepção dos custos relativos a atividades de recomposição do meio ambiente e a necessidade de implementar projetos desta natureza, somente acontecem quando os recursos naturais se tornam escassos. (PINHEIRO, 2004, p. 24).

Para a autora, a degradação ambiental é um fenômeno existente, mas que provavelmente não são todos os atos que são considerados danos. Para ela, se fosse estudada a profundidade, provavelmente qualquer ação realizada, seja individual ou grupalmente, seria considerada proibida, por suas implicações sobre o meio ambiente.

O ideal deveria ser manter um equilíbrio entre o desenvolvimento econômico e comercial produzido pela globalização, e o cuidado e proteção do meio ambiente, tendo como fundamento que, sem a proteção do meio ambiente, a globalização não teria forma de ser efetivada.

Nesse sentido, o pensamento de que a proteção ambiental se resume à proteção de animais e plantas deve ser ampliado; a ideia é promover a proteção do próprio ecossistema e do *habitat* de vida dos seres humanos e do resto das espécies, por conseguinte.

Entende-se que a exploração do meio ambiente é um dos fenômenos produzidos pela globalização e, segundo Edis Milaré, não há dúvida de que a questão ambiental, pelo prisma da exploração do meio ambiente, é uma questão de vida ou morte, já que não está em jogo a existência apenas de animais e plantas, mas a existência do próprio homem e do planeta que o abriga (MILARÉ, 2001, p. 40).

Isso não quer dizer que a produção de mercadorias é errada. O ideal é compartilhar o planeta Terra e promover o uso desses bens, de forma que sejam aproveitados sempre que necessário, e diminuir sua rejeição e perda, na medida do possível.

De acordo com o exposto anteriormente, o cuidado do meio ambiente contribuirá para a globalização, tanto do comércio, como do Direito Internacional (MARTINS; 2015, p.242), sendo um possível método de amparo, ao saber-se que a falta de mecanismos suficientes de comando e controle, ao momento de transportar essas mercadorias, constitui-se como fonte para o aumento da poluição do meio ambiente.

Por isso, os Estados devem zelar pelo cumprimento das suas obrigações internacionais relativas à proteção e preservação do meio (MARTINS, 2015, p.269), assegurando seu direito interno, de forma que permita obter, nos casos que gerarem

infortúnios ambientais, uma indenização pronta e adequada pelos danos resultantes de casos de poluição, ou outro tipo de reparação, se for o caso.

Nesta hipótese, o surgimento do Direito Internacional do Meio Ambiente, como recurso que tenta prevenir e proteger o meio ambiente contra possíveis situações de detrimento, entre esses casos de poluição, enquadra-se em um caráter jurídico recente, que regulamenta as relações entre Estados no domínio da proteção do entorno (MARTINS, 2005, p.243).

É relevante lembrar que o meio ambiente se encontra tutelado e protegido pelo direito ambiental, o qual, segundo Paulo de Bessa Antunes (2008, p. 4), tem como missão servir de marco regulatório e normativo das atividades humanas.

Nesse sentido, não pode ser esquecida a teoria tridimensional do direito, do jurista Miguel Reale, que explica como a norma, os valores e os fatos estão inter-relacionados com o direito, gerando uma estrutura social axiológico-normativa.

De Bessa Antunes (2008, p. 5) faz uma relação entre a teoria tridimensional de Reale e o Direito Ambiental, ao descrever que a norma ambiental deverá estabelecer novos comandos e regras para tratar e evitar a deterioração do meio ambiente, sendo o valor tutelado a proteção e a valorização dos assuntos essenciais para a vida humana, e como objetivo principal deste, o meio ambiente.

O comércio internacional, apesar das crises, tem mantido um aumento exponencial no transcurso dos anos, promovido em grande parte pelos processos de globalização. Ele promoveu a exploração dos recursos ambientais; no entanto, devem ser promovidos também, de forma igual, o cuidado, a prevenção, a reparação e o desenvolvimento, tanto do comércio quanto do meio ambiente, de maneira que possam ser encontradas estratégias e soluções para resguardar a proteção ambiental e o desenvolvimento econômico.

No que tange às possíveis formas de proteção do meio ambiente e controle de sua exploração, promovendo igualmente o desenvolvimento econômico, concorda-se com a opinião dos professores Altvater e Mahnkopf (2002, p. 9), para quem existe uma revolução passiva e que as transformações são realizadas estrategicamente, levando o sistema capitalista mundial a uma grande e profunda crise social, devido à crescente desigualdade no mundo e suas relações com a natureza.

Entende-se, pelo observado nesta seção, que a globalização traz implicações e efeitos em diferentes áreas, dentre as quais, o meio ambiente. Se é certo que o processo de globalização tem produzido incrementos na geração de mercadorias, na troca delas e na subsequente obtenção de riquezas, também é certo que, se essa troca de mercadorias for feita de uma forma não apropriada, o que promoverá, entre outras consequências, será a degradação ambiental.

A degradação ambiental afeta diferentes esferas de vida, tanto a dos animais, plantas como a dos seres humanos, portanto o direito deve considerar meio ambiente como um bem jurídico a ser tutelado, protegido e resguardado, promovendo mecanismos de comando e controle que possam determinar e prever quais situações poderão gerar imprevistos e regulá-los, de modo que sejam diminuídos os possíveis danos que o meio ambiente possa sofrer.

1.2. RELAÇÃO ENTRE A GLOBALIZAÇÃO E O TRANSPORTE MARÍTIMO

A era globalizada, entre suas características, promove a obtenção de produtos e serviços, de forma rápida e acessível, produzidos em lugares distantes, podendo essas mercadorias chegar a diferentes lugares, pelos diferentes métodos de transporte utilizados para sua distribuição e envio.

A globalização, entre suas principais causas, é motivada pela necessidade de obtenção de recursos e bens, que nem sempre são colocados junto às populações que precisam deles. Logo, os serviços de transporte globais são necessários e economicamente justificados, se a demanda do consumidor for grande o suficiente (CORBETT; WINEBRAKE, 2008, p. 6).

Na atualidade, uma simples transação comercial pode, facilmente, envolver pessoas e propriedades de, pelo menos, uma dúzia de países. Nessa perspectiva, hoje é comum que os produtos agrícolas sejam colhidos em um continente, enviados para outro para processamento intermediário, transportados para um terceiro continente para a montagem final e depois entregues ao mercado.

Os primórdios da globalização, apesar de terem sido discutidos no item anterior, da mesma forma em que têm sido discutido seu conceito, geram o entendimento de que sua prioridade é promover o desenvolvimento econômico e os avanços no comércio, tanto interno quanto internacional.

Se bem é certo que a globalização produz uma série de benefícios econômicos, sociais, culturais, entre outros, também é certo que, em algumas ocasiões, o movimento desenfreado de mercadorias, para a obtenção delas em diferentes regiões do mundo, gera consequências negativas, produzindo diferentes graus de degradação ambiental.

No entanto, algumas opiniões serão estabelecidas por pesquisadores, para decifrar o entendimento destes autores, sobre a relação globalização, comércio internacional e transporte marítimo. Kumar e Hoffmann detalharam com maior clareza essa perspectiva, na área de transporte marítimo:

Um navio de propriedade grega, construído na Coreia, pode ser fretado para um operador dinamarquês, que emprega marinheiros filipinos por meio de um agente de tripulação cipriota, registrado no Panamá, segurado no Reino Unido e transportando carga alemã, em nome de um frete suíço, despachante de um porto holandês para a Argentina, através de terminais que são concessionados para operadoras de Hong Kong e Austrália (KUMAR; HOFFMANN, 2002, p. 36).

Os autores descrevem de modo bastante claro um dos melhores modos de ver como se trabalha, na prática, a globalização e sua intervenção, em diferentes esferas, regiões e continentes. Observa-se, também, como o caso do transporte marítimo tem grande importância dentro do processo de comercialização.

A globalização tem, pois, uma ligação estreita com o transporte marítimo, conforme afirma o sociólogo Mauro Guillén (2001, p.237). Segundo ele, diferentes historiadores consideraram que a globalização começou com o alvorecer da história mesma, provavelmente, com a primeira circum-navegação da Terra, realizada entre os anos de 1519-1521.

O sistema de transporte marítimo⁷ é uma plataforma e um meio que permitiu, e permite, o alcance, traslado e obtenção de maiores quantidades de mercadorias (NOBRE; DOS SANTOS.2005, p.2), com menores possibilidades de risco, se comparado com o transporte terrestre e aéreo. O transporte aquático, pode ser um substituto para estradas e ferrovias⁸, no que se refere a restrições de custo, tempo e infraestrutura.

⁷ Há várias motivações que levam os países a praticarem comércio exterior (importação e exportação), dentre elas: falta e/ou abundância de recursos naturais e/ou fatores de produção; atualização tecnológica; clima propício; questões políticas; diluição de riscos dentre outros (NOBRE; DOS SANTOS.2005, p.2).

⁸ Nesse sentido, o economista David Ricardo deu o exemplo do comércio do vinho e do pano – bens de armazenamento e de fácil transporte, produzidos na Inglaterra e em Portugal, ou seja, dois países que não estão tão distantes um do outro para que os custos de envio e outras transações possam ter uma importância decisiva. Naquela época, o transporte marítimo de ou para Portugal era mais rápido do que o transporte terrestre em distâncias mais curtas na própria Inglaterra.

Normalmente a carga costuma ser mais limitada nos transportes aéreos e terrestres, em razão dos possíveis perigos decorrentes do peso excessivo, como os acidentes de trânsito e os acidentes aéreos. Já nos oceanos, a probabilidade de acidentes por abalroamento de um navio com outro é muito menor, dada a sua imensa extensão.

No entanto, o transporte marítimo, apesar de ser uma parte integral da economia global, é muitas vezes invisível em alguns sentidos, segundo a opinião de Corbett e Winebrake (2008, p. 6). Essa invisibilidade provavelmente acontece porque, na opinião dos autores, o sistema de transporte marítimo tem agido como uma rede quase invisível. Sua presença no mundo comercial já foi constatada em 3500 anos a.C., quando já se registravam os primeiros portos rudimentares e o uso de balsas, por meio do mar, evoluindo de acordo com o crescimento comercial⁹.

Atualmente o transporte marítimo é tão importante na área comercial que muitas rotas comerciais não têm um substituto diferente ao transporte de via aquática. Além do transporte comercial de mercadorias, o transporte marítimo promove outros tipos de serviços (CORBETT E WINEBRAKE, 2008, p. 6), que incluem transporte de passageiros, usando balsas e navios de cruzeiro; defesa nacional, usando embarcações navais; pesca e extração de recursos, e serviços de navegação.

O transporte marítimo promove extraordinariamente o comércio internacional. Segundo estudos realizados no ano de 2001, o nível das importações mundiais, incluindo o Pacífico asiático, a Europa, a América do Norte, a América Latina e Caribe, o Golfo Pérsico e outros, chegou a ser de 5.214.451.562 de toneladas métricas (KUMMAR; HOFFMANN, 2002, p. 37). Dados mais atualizados deste tema serão apresentados no Capítulo 3.

O transporte marítimo aproveita os oceanos, que são a fonte de 97% da água e 50 a 70% do oxigênio. Os oceanos são encarregados do regulamento do clima, de absorver grande parte do dióxido de carbono e de fornecer alimento para mais de um bilhão de pessoas (ANDERSON, 2013, p. 1).

Portanto, os seres humanos são altamente dependentes dos oceanos para o desenvolvimento de sua existência. Neste sentido, os oceanos e mares são bens a serem

⁹ Como se mencionou, o uso de balsas, criadas à base de palmeiras, foi considerada a primeira tentativa de transporte marítimo, utilizadas principalmente no Egito. Aproximadamente 1.200 anos atrás, começou-se a construir barcos de madeira, principalmente de cedro, para dar-lhes maior força e resistência. No século XIX, barcos a vapor foram criados, sendo o primeiro, chamado de "El Clermont", construído pelo americano Robert Fulton.

protegidos juridicamente. Os oceanos cobrem 71% da superfície da Terra, porém menos de 2% são protegidos, em comparação com 12% da terra, que é protegida (ANDERSON 2013, p. 1).



Figura 1: Comparação da superfície terrestre e oceanos no planeta Terra

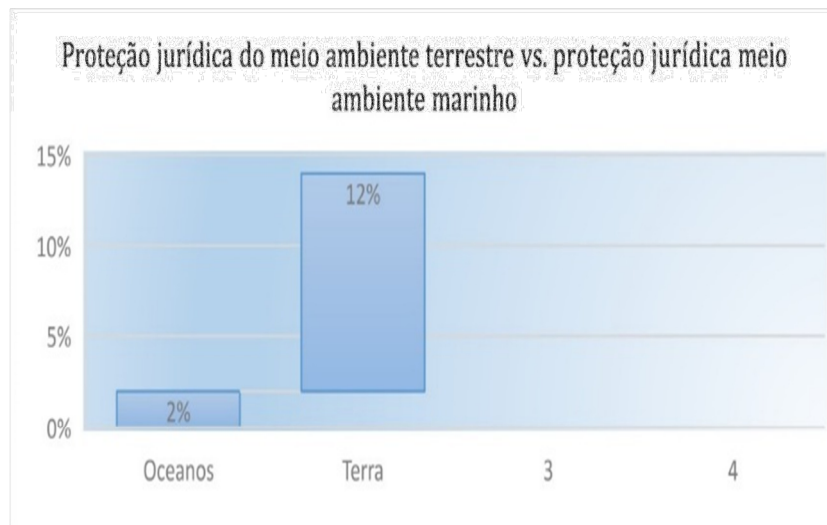


Figura 2: Porcentagem de proteção jurídica do meio ambiente terrestre versus meio ambiente marinho.

Percebe-se que é uma questão absolutamente importante promover a proteção dos oceanos, evitando os possíveis atos que possam deteriorá-los, a fim de evitar muitos dos problemas que os oceanos sofrem e, por conseguinte, seus efeitos nos seres humanos.

Sabe-se que, desde épocas remotas, até os tempos atuais, se observa um alarmante avanço nas técnicas de transporte, comercialização, comunicação e internacionalização, o que tem gerado transformações globais.

Nesse sentido, o direito deve ter o intuito de tutelar, na medida do aceitável, as possíveis situações que possam alterar, afetar e/ou destruir bens juridicamente tutelados, evitando colocar em perigo e gerar consequências nefastas para os seres e seu meio ambiente, ou vice-versa.

Para os efeitos deste trabalho, entre as diferentes consequências que podem produzir efeitos negativos nos oceanos, existe uma atividade de relevância, que é a poluição marítima¹⁰.

A poluição marinha é classificada de diferentes formas, no entanto deve-se analisar a classificação mais utilizada internacionalmente, a referida na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Montego Bay) de 1982¹¹.

A classificação é dividida da seguinte forma: poluição proveniente de fontes terrestres (artigo 207 da CNUDM); poluição do fundo do mar, atividades sujeitas à jurisdição nacional (Artigo 208 da CNUDM); poluição por atividades na área (Artigo 209 da CNUDM); poluição por *dumping* (Artigo 210 da CNUDM); poluição por navios (Artigo 211 da CNUDM); poluição da ou através da atmosfera (Artigo 212 da CNUDM).

¹⁰ Segundo Potters (2013, p. 4), existem diferentes tipos de poluição marítima, que terão suas próprias fontes e efeitos. O autor menciona que a poluição marítima pode ser produzida por itens tão diversos como nutrientes, sedimentos, patógenos, espécies exóticas, toxinas persistentes (PCBs), metais pesados, DDT, óleo, plásticos, substâncias radioativas, térmicas, ruído. Cada uma será produzida por fontes primárias e terá, conseqüentemente, efeitos. Como exemplo, ele menciona o ruído. Segundo o autor, o ruído tem como fonte primária, quanto à poluição marítima, os supertanques, outros grandes navios e maquinarias utilizadas nos oceanos e mares. Entre seus efeitos, estarão que os ruídos poderão ser escutados a milhares de quilômetros no fundo do mar, estressando e perturbando a vida marinha.

¹¹ A Convenção de Montego Bay, também conhecida como a Convenção do Direito do Mar, é, segundo opiniões internacionais, o marco teórico da poluição nos mares e oceanos, criada em 1982. Esse tema será tratado mais profundamente no próximo capítulo.

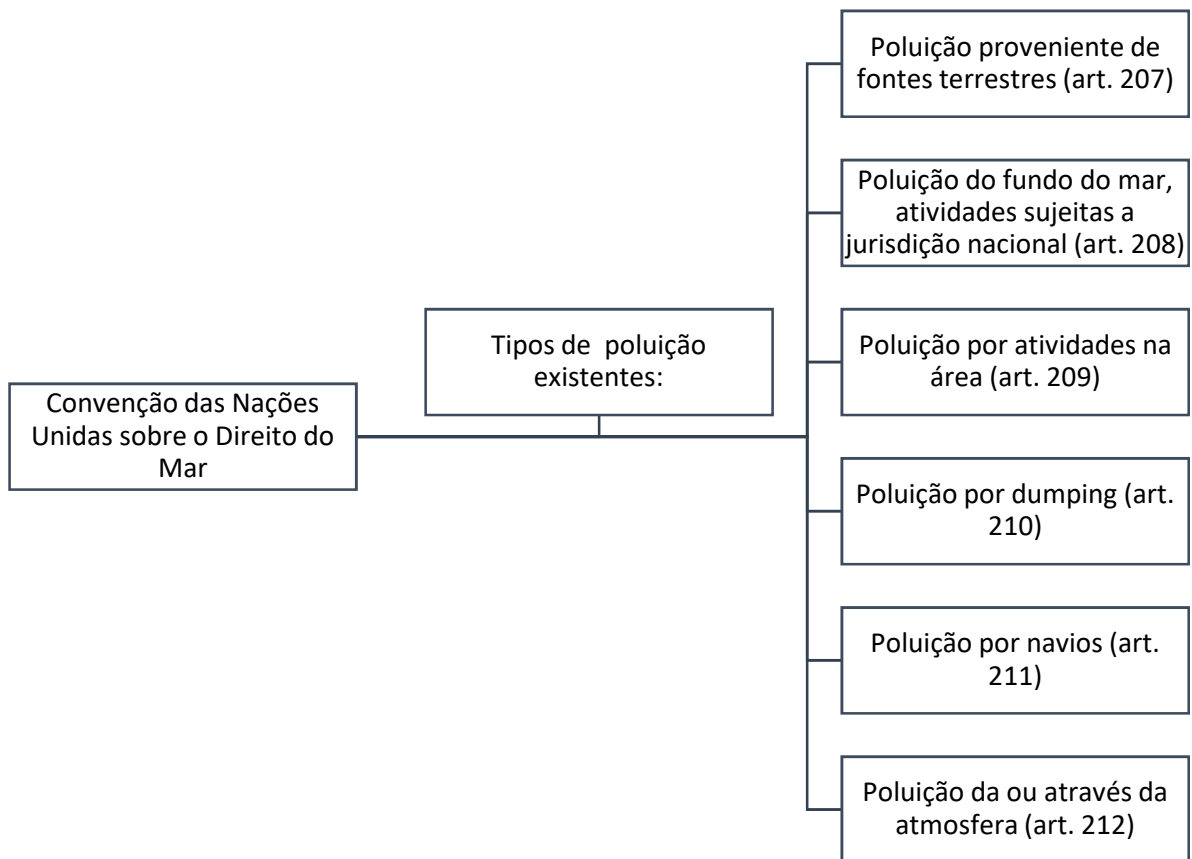


Figura 3: Classificação dos diferentes tipos de poluição, CNUDM.

No presente trabalho, será delimitado o campo de estudo nas atividades de transporte marítimo de mercadorias, exercidas por navios, situação que, nos últimos 40 anos¹² têm aumentado, o que gera a hipótese de que, com o aumento do transporte marítimo, se tem aumentado também as possibilidades de poluição marinha.

¹² O transporte marítimo continua sendo o modo de transporte dominante, representando quase dois terços do comércio mundial. O comércio transoceânico mundial tem crescido quase continuamente desde a Segunda Guerra Mundial, aumentando mais de duas vezes desde 1970 (UNCTAD, 2001).

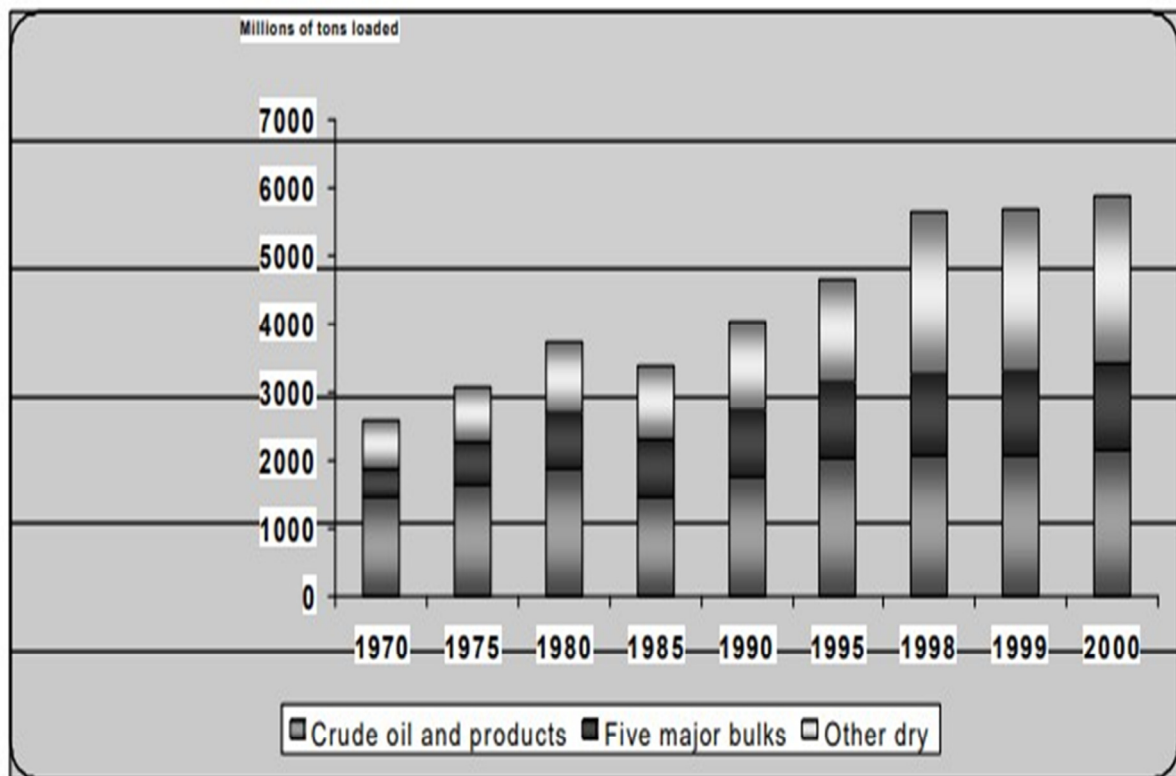


Figura 4: Neste gráfico observa-se o incremento do comércio marítimo internacional, de 1970 a 2000. Fonte: Review of Maritime Transport various issues (UNCTAD, 2001).

O aumento do uso do transporte marítimo tem consequências positivas e negativas. Entre as situações negativas considera-se o aumento de poluição marinha. Essa situação tem permitido, dia após dia, que lixo e rejeitos - gerados por diferentes fontes de poluição marítima, como apresentado no parágrafo anterior - fiquem “encalhados” em costas e litorais, praias e desembocaduras de rios, depois de terem flutuado por semanas e até anos nos oceanos.

Tal é o problema, pela capacidade de alguns tipos de poluição, que já existe uma ilha flutuante de lixo, conhecida como a grande área de lixo do Pacífico¹³, localizada no meio do Oceano Pacífico, na costa dos Estados Unidos, entre Califórnia e Havaí, onde, devido às correntes marítimas circulando em sentido horário no Pacífico Norte, concentram-se detritos em *ilhas flutuantes*, com área de 1,6 milhão de quilômetros quadrados.

¹³ Sendo mais conhecida por seu nome em inglês “*the Great Garbage Patch*”.

Situações como essa não são únicas e, infelizmente, se repetem ao redor do mundo.

Um estudo publicado na revista *National Geographic Brasil* (TREAT; SICKLEY; WILLIAMS, 2018, p. 52) fez uma comparação das porcentagens de resíduos encontrados em terra, rios e mares. Em terra, o índice chegou a mais de 9072 toneladas por ano, em regiões do continente asiático, americano, africano e europeu.

No que se relaciona a resíduos presentes nos rios, foram encontrados lugares com mais de 28 milhões de toneladas por ano, a maior parte na Ásia, mas também na África e na América do Sul. No caso da quantidade de resíduos encontrados nos mares, nos oceanos adjacentes à América do Norte, à Ásia, à América do Sul, e no litoral entre Europa e África, há lugares com mais de 876 gramas por quilômetro quadrado (TREAT; SICKLEY; WILLIAMS, 2018, p. 52).

Pelo exposto, entende-se que o crescimento do comércio internacional de mercadorias e bens inacabados leva ao aumento da demanda por serviços de diferentes tipos de transporte, e no caso específico, o transporte marítimo. Esses serviços fazem parte de uma cadeia de logística global, o que promove maior competitividade, mas também a poluição marítima, tema a ser trabalhado nos próximos capítulos.

Produto disso, diferentes são os benefícios e as consequências produzidas pelo transporte marítimo, atividade que precisa da utilização dos recursos marítimos. Esse aproveitamento gera movimentos globalizatórios, o que provoca, conseqüentemente, impactos positivos e negativos, sendo parte destes últimos, como mencionou-se anteriormente, a poluição marinha, produto da efetivação dos negócios marítimos de transporte, situação que será ampliada nos próximos capítulos.

CAPÍTULO 2 – OS NEGÓCIOS JURÍDICOS NO CONTEXTO DA GLOBALIZAÇÃO

Neste capítulo são abordados os aspectos relevantes aos negócios jurídicos, analisando-se seus principais conceitos e seus pressupostos, ou seja, os fatos jurídicos e as relações jurídicas.

Pretende-se, assim, apontar a relação existente entre os negócios jurídicos e os processos globalizatórios atuais, destacando-se a estreita relação e dependência entre ambos para os desenvolvimentos das atividades que impactam os oceanos.

2.1. NEGÓCIOS JURÍDICOS: PRESSUPOSTOS

Prévio ao estudo aprofundado da definição e dos principais conceitos do negócio jurídico considera-se importante a explicação do que é entendido por fato jurídico e relação jurídica.

2.1.1. RELAÇÃO JURÍDICA. COMPARAÇÃO DE DEFINIÇÕES

Ao falar de uma relação jurídica entende-se a existência de um vínculo ou ligação entre sujeitos, dentro de uma manifestação jurídica, que terá como resultado um ou vários fatos jurídicos. Pelo anterior, compreende-se que a conexão entre relação jurídica e fato jurídico é quase que uma só, já que a manifestação de uma implicará, automaticamente, a existência do outro.

Segundo Pietro Perlingieri (2002, p. 737), aprofundando um pouco mais o tema, a relação jurídica é a relação direta entre o poder e o dever, o que passa a gerar consequências (jurídicas, majoritariamente), e muitas vezes, efeitos declarados, por meio do conhecido negócio jurídico.

O autor adiciona que a relação jurídica é o regulamento dos interesses, na sua síntese, considerada como a normativa que constituirá a harmonização das situações jurídicas subjetivas. Com essa conceituação pode entender-se que a relação jurídica é um ponto divisor entre o poder e o dever, o que promoverá a realização de algumas ações conhecidas pelas partes que se obrigaram a ser parte da relação por vontade própria.

Para Bobbio, a relação jurídica ultrapassa a ideia de uma relação fática, envolvendo direitos e deveres contrapostos, considerando que o direito é uma relação intersubjetiva, não deixando de ser uma consideração normativa (BOBBIO, 2007, p.21).

Nesse sentido, através da norma jurídica o sujeito de uma relação jurídica passa a deter permissão para fazer ou não uma coisa, ter ou não algo e, principalmente, autorização para exigir o cumprimento da norma em caso de violação ou não cumprimento das obrigações de uma das partes. Por isso, é importante entender, também, a existência do direito subjetivo que emana dessa relação.

O direito subjetivo, neste sentido, será a relação entre o poder de ação, determinado pela vontade, a qual se manifestará através das relações entre as pessoas. Desde esse momento, a obrigação recairá sobre os atos ou bens materiais ou imateriais, o que será disciplinado e protegido pela ordem jurídica, com o fim de assegurar a todos e a cada qual o livre exercício de suas aptidões naturais, em benefício próprio, ou de outrem, ou comunhão social (BENACCHIO, 2008, p. 192-193).

Pelo revisado, entende-se, em palavras simples, que a relação jurídica será o ponto de conexão entre sujeitos, pessoas físicas ou jurídicas, manifestando sua intenção de ligação, para a concretização de um ou vários efeitos, promovidos e regulados pelo direito.

2.1.2. FATOS JURÍDICOS: SUA RELAÇÃO COM OS NEGÓCIOS JURÍDICOS

O estudo dos negócios jurídicos remete ao conhecimento de que, no mundo do direito, as relações e situações existentes serão pré-dispostas e, idealmente¹⁴, pré-elaboradas. Antes da realização de qualquer ato comercial e transcendência dele na escala regional e global, cujo os temas foram tratados no capítulo anterior, é preciso a manifestação da intenção da realização desse ato entre as partes interessadas.

Considera-se pertinente observar algumas definições de fatos jurídicos. Fato jurídico, em sentido simples, é aquele que se insere em uma estrutura normativa, que corresponde a um modelo configurado por uma norma que sobre ele incide, conferindo-lhe efeitos jurídicos.

Antes da efetivação de uma atividade jurídica deve produzir-se a manifestação de determinadas circunstâncias, entre elas, a realização de fatos jurídicos. Considera-se, portanto,

¹⁴ Entende-se que, ainda que ideal, existem relações que com o acontecer do tempo não têm regulação ainda pelo direito, pela novidade das mesmas.

pertinente observar algumas definições de fatos jurídicos, produzidas por diferentes juristas, para melhor compreensão do tema.

Segundo Clovis Beviláqua, os fatos jurídicos são acontecimentos que produzem efeitos jurídicos, causando o nascimento, a modificação ou a extinção de relações jurídicas e de seus direitos (BEVILÁQUA, 1996, p. 226).

De acordo com este autor, pode-se entender que, ao ser manifestada uma intenção e ser produzido o nascimento, a modificação ou a extinção de uma relação jurídica, se promoverá um fato jurídico, concordando com o definido por Gustavo Pugsley, que diz que os fatos jurídicos criam, modificam ou extinguem relações jurídicas (PUGSLEY, 2014, p.12).

Isso permite entender os fatos jurídicos, como aquelas condutas ou atuações valoradas pelo direito que gerarão consequências, também jurídicas, aos sujeitos envolvidos. Ou seja, em termos gerais, os fatos jurídicos são os acontecimentos que produzirão consequências jurídicas devido a uma previsão normativa.

Afirma Pietro Perlingieri que toda situação é efeito de um fato, ou seja, encontra a sua origem em um fato, natural ou humano, juridicamente relevante (PERLINGIERI, 2008, p. 669). Em outras palavras, de todo fato jurídico concreto, situado no mundo do *ser*, resulta um efeito jurídico, ou seja, será gerado um conceito abstrato que integrará o universo do *dever ser*.

Segundo Freddie Didier, citado por Marcos Bernardes de Mello, os fatos jurídicos produzem: 1) relações jurídicas, que pressupõem a vinculação de pelo menos dois sujeitos (princípio de intersubjetividade); 2) um objeto (princípio da essencialidade do objeto), e a 3) correspectividade de direitos, deveres e demais categorias co-extensivas (pretensão, obrigações, etc - princípio da correspectividade de direitos e deveres) (DIDIER JR, 2012, p.10).

Ou seja, um fato jurídico produzirá relações jurídicas que terão um ou vários objetos, e assim por diante, efeitos que desenvolverão obrigações, direitos, deveres, entre outros. Seguindo a perspectiva de Perlingieri (2002, p.90) o fato jurídico corresponderá a qualquer evento que for idôneo, segundo o ordenamento, a ter relevância jurídica, prevendo a hipótese de verificação do evento (fato), e a possibilidade de verificação que este, humano ou natural, uma vez ocorrido, tenha relevância jurídica.

Perlingieri enfoca a percepção de fato jurídico, primeiramente, em que deverá ter uma base jurídica. Isso, em segundo lugar, criará uma hipótese do evento, que ele conhece como fato, que poderá ser verificado e percebido se realmente terá efeitos estabelecidos, conforme a normativa jurídica.

Segundo Emilio Betti (1969, p. 20), os fatos jurídicos são aqueles a que o direito atribui relevância jurídica, no sentido de mudar as situações, a que correspondem novas qualificações jurídicas. Essa definição, ainda que simples, não é muito clara, já que só deixa saber que o fato jurídico gerará uma atividade a qual o direito dará relevância jurídica.

Betti complementa que os fatos jurídicos serão classificados de acordo com sua natureza jurídica, ou com o modo como são considerados e valorados pela ordem jurídica e segundo a relevância que esta atribui ao comportamento humano (BETTI, 1969, p.28-29).

Para Carnelutti (2000, p.216-217), o fato jurídico terá como base uma situação pré-existente (inicial) e a transformação numa situação nova (final), de modo que poderá constituir, modificar ou extinguir, poderes e vínculos, ou qualificações e posições jurídicas.

A definição de Carnelutti concorda com o estabelecido por Mello e por Perlingieri, sendo Carnelutti o autor que gera uma definição mais clara do conceito de fato jurídico. Por isso, para os parâmetros dessa dissertação, define-se fato jurídico como aquele que gerará efeitos na relação jurídica, seja pelo nascimento, modificação ou extinção de uma ação nela.

Segundo Antonio Junqueira de Azevedo, o fato jurídico é a denominação que se dá a todo fato do mundo real sobre o qual incide norma jurídica (DE AZEVEDO, 2002, p. 23) e, quando acontecer aquilo que estava previsto na norma, este cai sobre o fato, qualificando-o como jurídico, tendo então existência jurídica.

Considera-se a percepção de Azevedo bastante simples e acertada, entendendo que o fato será produzido quando um fato no mundo incorpora sua existência dentro da norma jurídica, prevendo o estabelecido na legislação. Seguindo a linha de definições mais simples, Savigny segundo Beviláqua (BEVILÁQUA, 1996, p.310) considera os fatos jurídicos como os acontecimentos nos quais relações de direito nascem e se extinguem.

Após os comentários de diferentes autores, considera-se oportuno observar o que dispõe o Código Civil Brasileiro – Lei nº 10.406/2002, no relacionado à classificação dos fatos jurídicos, em que existem duas categorias, segundo o estabelecido a partir do livro terceiro do Código Civil, do artigo 104 em diante.

A primeira categoria é conhecida como fatos jurídicos naturais ou *stricto sensu*, que poderão ser ordinários ou extraordinários, e a segunda é conhecida como atos jurídicos ou humanos, que serão divididos em lícitos e ilícitos.

Em concordância com o anterior, cita-se o estabelecido por Marcos Bernardes de Mello, em seu livro Teoria dos fatos jurídicos, onde os esquematizou da seguinte maneira:

São fatos jurídicos *lato sensu* (i) aqueles que estão em conformidade com o direito (lícitos); e (ii) os que estão em desconformidade com o direito (ilícitos). Dentro da categoria dos fatos jurídicos *lato sensu* lícitos têm-se: (i) os fatos jurídicos *stricto sensu*, (ii) os atos-fatos jurídicos; e (iii) os atos jurídicos *lato sensu*, que compreendem os atos jurídicos *stricto sensu* e os negócios jurídicos (MELLO, 2004, p.96).

No parágrafo anterior, observa-se que Mello fez uma diferenciação entre os diferentes tipos de fato jurídico, dividindo-os entre lícitos e ilícitos, dentro da classificação *stricto sensu*¹⁵, e os atos-fatos jurídicos e os negócios jurídicos inseridos na classificação dos atos jurídicos *lato sensu*.

Os fatos jurídicos naturais ou *stricto sensu*, pela definição de Lucas Siqueira (SIQUEIRA, 2015), ocorrem, segundo a lei da causalidade natural, sem interferência da vontade humana. Já nos fatos jurídicos humanos (ou ato jurídico), a vontade humana é seu elemento constitutivo essencial.

Em outras palavras, quando o fato jurídico for independente da vontade humana será definido como fato jurídico *stricto sensu*. Quando o fato jurídico decorre de conduta humana se classificará como ato jurídico *lato sensu*, e dentro deles nascerão os negócios jurídicos.

2.2. NASCIMENTO DO NEGÓCIO JURÍDICO

O termo negócio jurídico é dividido em duas palavras provenientes do latim, sendo negócio a união das sílabas *nec* + *otium*, referindo-se *nec* a não, e *otium* a ocupação, trabalho (NEGÓCIO; 2019). A palavra jurídico vem do termo *juridicus*, também do latim, que se refere a uma coisa que provém do direito (JURÍDICO;2019). Essa definição serve apenas para iniciar os estudos acerca do tema, sendo que sua base jurídica será analisada em seguida.

¹⁵ *Stricto sensu* é uma expressão de origem latina que significa, literalmente, "em sentido específico", por oposição ao "sentido amplo", que se refere a *lato sensu*. (FERREIRA, 1986, p.1617)

Segundo Giuseppe Stolfi, o negócio jurídico nasceu durante o século XVIII, produto do grande esforço dos alemães, ao criar um sistema de direito privado baseado na liberdade dos particulares, tendo ao centro o negócio jurídico como figura típica da manifestação de vontade (STOLFI, 2018, p.18).

Nesse sentido, Stolfi considera que os negócios jurídicos provêm da Alemanha, onde utilizavam a figura de forma exclusiva no direito privado, pensando na relação entre as partes, como particulares, e seguindo a teoria da gênese ou de manifestação de vontade, e não a teoria objetivista¹⁶.

Para as autoras Pavão e Espolador (2019, p.86), no que se relaciona ao nascimento e evolução, os negócios jurídicos evoluíram ao longo da história da humanidade analisando a autonomia da vontade, autonomia privada e autodeterminação. Pelo anterior, se faz um pequeno parêntese para explicar, brevemente, esses conceitos. Segundo estas autoras, a autonomia corresponde a vontade dos particulares e sempre foi a base dos negócios jurídicos, com a denominação de autonomia da vontade.

A etimologia da palavra autonomia resulta da junção de duas palavras gregas: *autós* e *nomói*. De *autós* têm-se a ideia de si mesmo, representando uma qualidade ou condição inerente e peculiar a um ser. E *nomói* corresponderia a norma ou regra (RODRIGUES JR, 2004, p. 113).

Em virtude do assunto anterior, serão explicados os três conceitos mencionados. Segundo Denis Franco Silva (MEIRELLES, 1999, p. 67-68), a autonomia da vontade pode ser entendida no contexto de atuar visando os interesses próprios, no âmbito do direito privado, sem interferência externa, sendo os negócios jurídicos realizados livremente e sem a intervenção do Estado, inicialmente.

Um claro exemplo se observou no início da Revolução Francesa¹⁷, e no período anterior, onde o poder era concentrado na figura do soberano e as riquezas só eram parte da monarquia e do clero (PAVÃO, ESPOLADOR, 2019, p.86).

¹⁶ A teoria da gênese ou subjetivista se importa com a motivação do agente contratante. Explica-se esta teoria pela motivação típica do agente contratante. Já a teoria objetivista é explicada pela finalidade do negócio jurídico. É a função desenvolvida pelo todo do negócio jurídico. Pode ser consultada literatura sobre o tema na seguinte referência bibliográfica: MIRANDA, Custódio da Piedade Ubaldino. Teoria geral do negócio jurídico. São Paulo: Atlas, 1991.

¹⁷ Segundo o escrito por Rodrigues Junior (2004, p. 116), o liberalismo da época tentava conciliar a liberdade formal e a segurança, conceitos fundamentais no que as relações privadas se referem, qualificando-se nesse espaço a autonomia da vontade.

Adverte-se, que nesse período, que a autonomia da vontade foi de caráter individualista¹⁸, ou seja, só pensava na relação dos sujeitos dentro do negócio jurídico. No entanto, o negócio jurídico já nessa época, afetava a terceiros, e, por conseguinte, gerava efeitos diretos e indiretos que transcendiam esferas que estavam além dos sujeitos.

Nesse sentido, instituiu-se com o poder do tempo e com as mudanças da sociedade, que o Estado deveria intervir nas relações jurídicas para não haver abuso, tanto entre as partes quanto nas situações externas do negócio jurídico.

Portanto, o Estado começou a aumentar seu grau de intervenção nas relações privadas, depois da Segunda Revolução Industrial (PONA, 2014, p.118), impedindo a exploração da parte mais frágil. Neste mesmo período, se gerou a passagem da autonomia da vontade para autonomia privada (PAVÃO, ESPOLADOR, 2019, p.87).

Nesse sentido, a autonomia privada apresenta uma noção mais objetiva que a autonomia da vontade, observando-se que autonomia privada tem limites impostos pelo Estado.

Por isso, a conceituação do negócio jurídico é útil, porque está a serviço da liberdade e da autonomia privada, desempenhando relevante papel na criação e modificação das relações jurídicas e nos direitos subjetivos (AMARAL, 2014, p. 412).

Entende-se, portanto, que todo ato que permita a liberalidade da autonomia privada entre partes, criando efeitos de nascimento, modificação e extinção em suas ações será considerado como negócio jurídico, o qual será aperfeiçoado com um contrato.

Já no caso da autodeterminação, entende-se que é a compreensão, graças à constitucionalização do direito civil, de que a autonomia privada engloba tanto questões patrimoniais como existenciais.

No interesse da temática abordada nessa dissertação, considera-se que, na época em que se utilizava a aplicação da autonomia da vontade, existiam áreas ou esferas que eram impactadas negativamente pela disposição sem controle dessas esferas, como é o caso do meio ambiente, já que era afetado, ao produzir-se efeitos emergidos dos fatos jurídicos, dentro de uma relação jurídica.

¹⁸ Antonio Junqueira de Azevedo (2002, p. 13) identifica o período em que se forjou essa concepção de autonomia da vontade com uma óptica insular da dignidade humana, de caráter dualista, separando homem e natureza em níveis distintos.

Com a entrada da autonomia privada e da intervenção do Estado, entende-se que se iniciou a preocupação pelas esferas afetadas indiretamente, encontrando-se entre essas o meio ambiente. Nesse contexto, o Estado tem certo grau de intervenção sobre os negócios jurídicos, e, ainda que dois ou mais sujeitos decidissem estabelecer uma relação jurídica, seus efeitos estariam até certo ponto controlados na forma da lei.

Nessa ordem de ideias, se observa que a autonomia privada preserva, em seu lado positivo, a possibilidade de se realizarem deslocamentos patrimoniais mediante negócios jurídicos e, em seu lado negativo, uma cláusula geral de que os bens particulares somente podem ser dispostos por sua vontade (RODRIGUES JUNIOR, 2004, p.125).

Beviláqua se pronunciou sobre esses pontos, estabelecendo sobre o primeiro aspecto que o fundamento do poder negocial não se encontra na vontade por ser vontade ou na lei por ser lei, mas no caráter social e na utilidade que esse caráter oferece aos homens que vivem gregariamente (BEVILÁQUA, 1980, p. 155).

No que se refere ao segundo aspecto, a natureza negativa da proteção ao patrimônio é regra de índole magna. A Constituição Federal, inciso LIV do art. 5, dispõe que ninguém será privado da liberdade ou de seus bens sem o devido processo legal, do qual se pode extrair a proteção à autonomia privada como uma prerrogativa fundamental.

Em outras palavras, a autonomia privada se preocupa pela concepção social, ou seja, os efeitos que um negócio jurídico reflete na sociedade, incidindo o conceito jurídico da função social (RODRIGUES JUNIOR, 2004, p. 125).

A função social é protegida, inicialmente, na Constituição Federal, no artigo 185, parágrafo único, sendo sua proteção emanada a todas as ramificações de legislações e jurisdições dela provenientes.

A autodeterminação, por outra parte, encontraria um campo específico no Direito Internacional Público, justificando o direito dos povos de constituírem Estados em face de suas necessidades (RODRIGUES JUNIOR, 2004, p.117).

A autodeterminação, segundo as palavras de Joaquim de Sousa Ribeiro (1999, p.22), é um poder reconhecido legalmente, útil para a sociedade, baseado em valores em uma abertura das experiências do homem para o mundo. O plano da autodeterminação estaria no poder de cada indivíduo gerir livremente a sua esfera de interesses, orientando a sua vida de acordo com as suas preferências.

Na atualidade, verifica-se a utilização cada vez mais frequente do termo autodeterminação¹⁹. Com esse conceito, se faz um conglomerado tanto da parte patrimonial como existencial, gerando um equilíbrio entre ambas, e tentado manter esse balanço, até nossos dias. A autodeterminação se diferencia da autonomia privada, que se constitui, conforme Ribeiro, em:

Um processo de ordenação que faculta a livre constituição e modelação das relações jurídicas pelos sujeitos que nela participam. Em termos etimológicos, uma formação pelo próprio que vai ficar obrigado a observância dos efeitos vinculativos da regra por si criada (RIBEIRO, 1999, p. 20).

A autodeterminação é um poder que se reconhece jurídica e socialmente, sendo o meio pelo qual cada indivíduo atua de forma livre, de acordo com seus interesses e preferências, mas respeitando os ordenamentos estabelecidos pelo Estado ou qualquer uma de suas ramificações.

Nos parâmetros desta dissertação, será utilizada a autonomia privada de vontade, ainda que existam autores que prefiram os termos autonomia da vontade e autonomia privada, como conceitos distintos.

A autonomia da vontade promoveu uma diferença na percepção jurídica das coisas, como foi mencionado anteriormente, uma separação entre o homem e a natureza. A autonomia privada, por sua parte, fez e faz uma distinção, já que não se foca só na lei e suas partes, mas também no aspecto social dela, e suas afetações na sociedade como um todo, incluindo as esferas que a rodeiam, sendo uma dessas esferas o meio ambiente, haja vista que toda forma de vida humana se desenvolve em um espaço dentro do planeta Terra.

A autodeterminação, por sua parte, é reconhecida socialmente, permitindo ao homem se abrir ao mundo, e agindo segundo suas preferências e gostos, cumprindo com uma ordem social pré-estabelecida.

2.3. CONCEITUAÇÃO DO NEGÓCIO JURÍDICO

O negócio jurídico, de forma geral, pode ser considerado como toda ação humana, de autonomia privada, com a qual o particular regula por si os próprios interesses, gerando uma

¹⁹ Prefere-se o termo autodeterminação, por seu caráter mais específico e seus vínculos com o Direito Privado, para qualificar o modo de regência humana de suas condutas num plano individual (RODRIGUES JUNIOR, 2004, p.126).

composição de interesses entre ele e os demais sujeitos relacionados. O negócio jurídico é uma espécie do gênero ato jurídico, em sentido amplo, e o objetivo das partes baseia-se na autodeterminação.

Segundo Francisco Amaral, por negócio jurídico entende-se a declaração da vontade privada destinada a produzir efeitos que o agente pretende, e o direito reconhece (AMARAL, 2014, p. 409) sendo esses efeitos a constituição, modificação ou extinção de relações jurídicas, de modo vinculante, obrigatório para as partes intervenientes.

À primeira vista, observa-se que Amaral é seguidor da teoria da gênese, explicando posteriormente que será a vontade que gerará a produção de efeitos, ou seja, que dará função a essa vontade, pelo qual pode considerar-se que aplica as duas teorias mencionadas anteriormente (teoria da gênese ou subjetivista e teoria da vontade ou objetivista).

De acordo com Amaral, a formulação do conceito de negócio jurídico parte de dois elementos: a) uma vontade particular dirigida à produção de determinados efeitos, com a qual as pessoas regulam os seus interesses; e b) o reconhecimento, pelo sistema legal, do poder que os particulares têm de regular, assim, os seus interesses, ou seja, sua autonomia privada (AMARAL, 2014, p.410).

Amaral concentra a união da vontade manifestada e os efeitos que produzirão a execução do negócio jurídico em plenitude, avaliado pelo sistema legal da região onde esse negócio jurídico vai fazer-se valer.

Em outras palavras, o negócio jurídico, hoje, permanece como instrumento do poder da vontade individual no campo da dinâmica jurídica, isto é, como poder criador de efeitos jurídicos (AMARAL, 2014, p. 417).

Segundo Antonio Junqueira de Azevedo, a doutrina atual define o negócio jurídico em duas categorias: segundo sua gênese, ou voluntarista e segundo sua função, ou objetiva (DE AZEVEDO, 2002, p.4).

Nesse sentido, as definições do negócio jurídico voluntarista são mais antigas na ordem histórica e as mais comuns, onde se pronuncia a manifestação de vontade destinada a produzir efeitos jurídicos, ou em ato de vontade dirigido a fins práticos tutelados pelo ordenamento jurídico, ou ainda em declaração de vontade.

Em outras palavras, o ato jurídico deve ser conforme a vontade do agente e as normas de direito. Nesse sentido, observa-se a definição estabelecida por Clovis Beviláqua

em 1931 (1931, p.318), indicando que o negócio jurídico é toda manifestação da vontade individual, à que a lei atribui o efeito de movimentar as relações jurídicas.

Ou seja, para as definições baseadas na gênese ou na teoria voluntarista, o negócio jurídico é todo ato decorrente de uma vontade autorregulada, onde uma ou mais pessoas se obrigam a efetuar determinada prestação jurídica, culminando na consecução de determinado objetivo.

Já a segunda categoria, conhecida segundo sua função ou denominada objetiva, mencionada por de Azevedo, outorga-se prioridade à função ou o objetivo do negócio jurídico, mais que a vontade em si. Nessa percepção, estabelece-se que o negócio jurídico é antes um meio concedido pelo ordenamento jurídico para produção de efeitos jurídicos, que propriamente um ato de vontade (DE AZEVEDO, 2002, p.10).

Alguns autores como Betti, são partidários da teoria objetivista, entendendo o negócio jurídico como aquele que constitui um comando concreto ao qual o ordenamento jurídico reconhece eficácia vinculante (DE AZEVEDO, 2002, p.11).

Kelsen considera o negócio jurídico como o fato criador de Direito, com atenção específica nos efeitos, considerando a função do negócio jurídico, a vontade e sua gênese, indicando:

Na medida em que a ordem jurídica institui o negócio jurídico como fator produtor de Direito, confere aos indivíduos, que lhe estão subordinados, o poder de regular as suas relações mútuas, dentro dos quadros das normas gerais criadas por via legislativa ou consuetudinária, através de normas criadas pela via jurídico-negocial (KELSEN, 1962, p.123).

Na realização de um negócio jurídico, os efeitos são previamente instituídos pelas normas de direito, porém, os meios para a realização destes efeitos estão sujeitos à livre negociação das partes interessadas, que estabeleceram as cláusulas negociais de acordo com suas conveniências, sem ultrapassar os limites legais.

2.3.1. PLANOS DO NEGÓCIO JURÍDICO

Para que haja um negócio jurídico deverá se cumprir uma série de requisitos prévios, conhecidos como planos, para certificar que sua existência é certa e que esteja de acordo com

a legislação. A análise destes planos será fundamental para se delimitar a legitimidade dos negócios jurídicos que possam afetar a qualidade dos oceanos, que é objeto deste trabalho.

Esses planos são conhecidos como os elementos essenciais do Negócio Jurídico, estabelecidos do artigo 104 a 184 do Código Civil. Os planos se dividem em três: o plano de existência, o plano de validade e o plano de eficácia.

2.3.1.1. PLANO DE EXISTÊNCIA

Os fatos jurídicos devem ser examinados de forma que cumpram com diferentes requisitos. O primeiro desses requisitos é que sua existência seja conforme os pressupostos legais.

O plano de existência está relacionado à vontade (SIQUEIRA, 2015), a qual poderá exteriorizar-se por meio de diferentes meios, como sinais, símbolos e a linguagem. Uma vez descoberta a intenção das partes, poderá ser realizada uma declaração escrita, conhecida como contrato, entendendo que o início do negócio jurídico, neste caso, é a intenção, o que permitirá conhecer a vontade dos contratantes.

A vontade pode ser regulada por duas teorias, a primeira é a teoria da vontade interna, estabelecida no artigo 112 do Código Civil brasileiro, indicando que as declarações de vontade atenderão a intenção nelas consubstanciadas.

Já na teoria da vontade externa, o negócio jurídico se traduz na vontade declarada, no momento que se faz a declaração se consubstancia de forma e conteúdo, criando as circunstâncias negociais, o que faz com que o ato seja visto, juridicamente, como destinado a produzir efeitos.

As duas teorias se complementam e se harmonizam, sendo o negócio jurídico fruto da soma da vontade interna e da vontade declarada. Ao exteriorizar a vontade, o Código Civil Brasileiro, nos artigos 113 e 422, estabelece que a boa fé deve ser primordial em qualquer contrato realizado.

Presume-se que os contratantes procedem com lealdade e probidade, e que tanto a proposta como a aceitação, devem ser formuladas de forma razoável. A vontade das partes tem um papel relevante, na medida em que é ela que, declarada com o fim de produzir efeitos jurídicos, caracteriza o negócio jurídico (DE AZEVEDO, 2002, p.41).

A boa fé se presume, a má fé deve ser provada. A boa fé está ligada não só a interpretação, mas ao interesse social da segurança das relações jurídicas. Nessa conjuntura, para a existência do negócio jurídico será necessária a revisão da sua forma declarada através da manifestação de vontade.

Também deverá revisar-se o objeto, que terá relação direta com o conteúdo e estabelecerá cláusulas, normalmente indicadas dentro de um contrato. Finalmente, deverá ser feita uma verificação das circunstâncias negociais, em outras palavras, verificar o que será declarado na vontade, produzindo efeitos jurídicos.

2.3.1.2. PLANO DE VALIDADE

Já para a validade do negócio jurídico, é preciso legitimar a idoneidade do objeto. Para ser válido, o negócio jurídico deve observar o disposto no art. 104, do Código Civil, em seus três incisos, sendo requisitos que o agente seja capaz, que o objeto seja lícito, possível, determinado ou determinável, e que a forma esteja prescrita ou não defesa em lei.

A validade é a qualidade que o negócio deve ter ao entrar no mundo jurídico, estando de acordo com as regras jurídicas, indicando a qualidade de um negócio existente, cumprindo com as regras jurídicas (DE AZEVEDO, 2002, p. 42).

Neste aspecto, deverá ser feito o exame dos elementos, não só analisando sua existência, revisada no plano anterior, mas tentando resolver se essa existência é válida. No aspecto dos elementos intrínsecos do negócio jurídico, será analisada se a vontade tem sido declarada em plena consciência da realidade, se foi feita produto de um processo volitivo, escolhida com liberdade e deliberada sem má fé. O objeto deverá ser lícito, possível, determinado ou determinável.

A forma deverá ser livre ou conforme a prescrição legal. As circunstâncias negociais não têm requisitos exclusivamente seus, já que elas são o elemento caracterizador da essência do próprio negócio (DE AZEVEDO, 2002, p.42-43).

No caso dos elementos extrínsecos, àqueles que terão uma conotação externa, deve-se analisar se o agente é capaz e com legitimidade para o negócio, se o tempo é útil e dentro das normativas legais, se existir; e no caso do lugar, se foi feito em lugar apropriado (DE AZEVEDO, 2002, p.43).

2.3.1.3. PLANO DE EFICÁCIA

No plano de eficácia se verifica se o negócio jurídico cumpre com a eficácia jurídica que lhe corresponde. Em outras palavras, procura verificar se o negócio jurídico, em termos gerais, promove os efeitos manifestados como são desejados pelas partes.

Ao observar a etimologia da palavra, eficácia vem do latim *efficere, efficacia, efficax*, que se refere à produção dos efeitos esperados (ARNAUD; JUNQUEIRA, 1999). No contexto jurídico, considera-se relevante explicar o que é entendido por eficácia, na área do direito, que segundo Hans Kelsen é:

A eficácia do Direito significa que os homens realmente se conduzem como, segundo as normas jurídicas, devem se conduzir, significa que as normas são efetivamente aplicadas e obedecidas (KELSEN, 1962, p.55).

Neste sentido, considera-se conveniente ressaltar que, para os juristas alemães, o desenvolvimento do estudo da ineficácia foi prioridade, sendo consagrada no Código Civil alemão no ano 1900, dividindo-a em duas categorias: a ineficácia simples ou pendente, conhecida também como negócio incompleto, e a ineficácia relativa (DE AZEVEDO, 2002, p.53).

A primeira acontecerá quando falta um elemento integrativo à plena eficácia de um negócio em formação. No segundo caso, conhecido também como inoponibilidade, existirá ineficácia quando o contrato, válido entre as partes, não pode ser oponível a terceiros (CARVALHO, 1966, p.1).

Além disso, ressalta-se as noções apontadas por Antonio J. de Azevedo, ao insistir que um ato pode conter todas as condições de validade, no entanto, não possuir eficácia na falta de um elemento extrínseco, como aconteceria no caso da necessidade de cumprimento de um efeito em função de uma condição suspensiva (DE AZEVEDO, 2002, p. 53).

Azevedo considera que os negócios jurídicos, para a produção de seus efeitos, necessitam dos fatores de eficácia, sendo esses fatores o elemento extrínseco ao negócio, que não participa dele, mas que contribui para a obtenção do resultado visado (DE AZEVEDO, 2005, p. 55).

A classificação dos fatores de eficácia, segundo Azevedo, pode ser dividida em três: os fatores de atribuição da eficácia em geral, os fatores de atribuição de eficácia diretamente visada e os fatores de atribuição de eficácia mais extensa.

O primeiro se refere àqueles sem os quais o ato praticamente não produz nenhum efeito, como aconteceria nos negócios jurídicos em que devia suscitar-se uma condição suspensiva e a mesma não aconteceu.

O segundo, refere-se a aqueles fatores que serão indispensáveis para que um negócio, de algum modo já eficaz entre as partes, venha a produzir efeitos por eles visados, ou seja, o negócio produz efeitos, mas são efeitos substitutivos próprios do ato. Por exemplo, quando um mandatário age sem poder. Já o terceiro são aqueles indispensáveis para um negócio, produzindo exatamente os efeitos visados.

Resumidamente, os três planos do negócio jurídico são: plano de existência, plano de validade e plano da eficácia. O plano de existência refere-se ao “ser” do negócio jurídico, devendo cumprir com os seguintes aspectos: agente objeto lícito, forma e vontade.

No caso do plano da validade, ou seja, se o negócio jurídico é válido, será estudado se o agente é capaz, se o objeto é lícito, possível, determinado ou determinável, se a forma se encontra prescrita na lei, e se a vontade é livre, consciente e voluntaria. Já no caso da eficácia, será analisada a condição, se é suspensiva ou resolutiva, e o termo, se é inicial ou final e o encargo²⁰.

Ao se analisar um caso concreto como um contrato de transporte marítimo de mercadorias (brinquedos) da China ao Brasil, deverá ser verificada a escala ponteana, sendo que o primeiro passo seria observar se estão sendo cumpridos o plano de existência, depois o plano de validade e, por último o plano da eficácia.

No plano da existência se observa se o motivo do negócio jurídico é lícito: será um contrato de transporte marítimo para levar mercadorias, sendo essas mercadorias brinquedos. Tudo lícito.

No plano da validade, será observado se o negócio é válido, estudando a capacidade do agente. Como é só um exemplo hipotético, será considerado que as partes cumprem com os requisitos do contrato, sendo estabelecido os prazos, os tempos, a forma e quantidade de pagamento, os motivos de cancelamento do contrato, etc.

²⁰ O encargo, previsto no artigo 136 do Código Civil, traz um ônus que pode ser posto ao beneficiado por um ato gratuito.

Também dentro deste plano, será analisado se as partes são capazes e se a vontade foi livre. Já no último plano, o da eficácia, será analisado se existem condições suspensivas ou resolutivas, e o termo, de forma que sejam cumpridos corretamente.

No exemplo anterior, demonstra-se a utilização dos planos do negócio jurídico, que permitem ajudar tanto as partes quanto ao legislador para conhecer se um contrato está sendo feito, ou foi feito, seguindo as diretrizes estabelecidas no Direito.

Assim mesmo, permite entender a importância do enquadramento dos negócios jurídicos dentro de qualquer ramo do Direito, sendo no caso do exemplo, uma junção de Direito Comercial, Civil, Internacional, e até Ambiental, se fossem consideradas as possíveis repercussões que esse transporte marítimo possa ter no meio ambiente.

2.3.2. INTERPRETAÇÃO DOS NEGÓCIOS JURÍDICOS

No momento de interpretar os negócios jurídicos deve-se observar como foi pactuado o negócio jurídico, não podendo dar aos atos negociais interpretação ampliativa.

Para Amaral, a interpretação é um processo que se destina a precisar o sentido juridicamente relevante do conteúdo da declaração da vontade, isto é, os direitos, faculdades, deveres e pretensões dela decorrentes (AMARAL, 2014, p.457).

Sendo o negócio jurídico instrumento e expressão da autonomia privada, seus efeitos devem corresponder ao consenso das partes. Nesse sentido, para Betti (1969, p. 353) o conteúdo de cada tipo de negócio tem limites e contornos determinados e definidos, pela solução típica daqueles problemas práticos normais e constantes, para os quais se volta a autonomia privada a prover a circulação dos bens e a prestação de serviços.

2.3.3. NEGÓCIOS JURÍDICOS E GLOBALIZAÇÃO

Pelo observado no item anterior, entende-se que prévia à criação do negócio jurídico, existirá a manifestação de relação jurídica, o que resultará na criação de fatos jurídicos, ou vice-versa, e logo que estabelecido o negócio jurídico, haverá uma série de planos a cumprir: o plano de existência, de validade e de eficácia, com seus respectivos requisitos.

Segundo o Código Civil, do artigo 104 ao artigo 184, o negócio jurídico é uma espécie do gênero do ato jurídico *lato sensu* por possuir significado e estruturação própria, dependendo da vontade humana (SIQUEIRA, 2015).

Em termos simples, o negócio jurídico se definirá como um ato jurídico lícito, composto de uma declaração de vontade privada, dirigida à produção de um resultado jurídico, voltada à obtenção de efeitos jurídicos previstos no ordenamento jurídico.

No negócio jurídico, o sujeito declara uma vontade consciente e qualificada com objetivo de alcançar efeitos jurídicos, de aquisição, modificação ou extinção de direitos. Ao observar os negócios jurídicos dentro do campo econômico, Mirabelli entende que o negócio jurídico se iniciou como um instrumento, criado para facilitar a classe mercantil com a circulação de bens e serviços, e assim desenvolver o sistema de produção e consumo (1977, p.195). Com isto e com o passar do tempo, por motivos de aperfeiçoamento do instrumento, os negócios jurídicos sofreram uma regulamentação, o que interfere no próprio instituto do negócio jurídico em específico, gerando maior ou menor grau de intervenção.

Atualmente, considera-se que o negócio jurídico “é o mecanismo de cooperação interpessoal e de respeito aos interesses públicos” (MARQUESI; MARTINS, 2016) e poderia adicionar-se, aos interesses privados.

Com o emergir da era globalizada, considera-se que a maioria das relações comerciais internacionais produziram negócios jurídicos, toda vez que para seu aperfeiçoamento, as partes deliberaram sobre as prestações necessárias entre elas, as obrigações e deveres de cada uma, fechando a negociação através de um contrato.

O negócio jurídico é regulamentado, mas ao mesmo tempo é uma figura abstrata, o que permite às partes negociar entre elas, segundo a manifestação de suas vontades, sempre e quando cumpra com os pressupostos legais.

Neste sentido, a figura abstrata do negócio jurídico promove uma vantagem, reunindo os elementos essenciais das variadíssimas manifestações de autonomia privada, com uma disciplina comum para todas (AMARAL, 2014, p. 413).

Assim, entende-se que os negócios jurídicos e a globalização caminham juntos mantendo o rigor, controle e realização de um pelo outro. Depois de estudado os componentes de um negócio jurídico nos itens anteriores, conclui-se que estes serão atos cujos efeitos são

determinados pelas partes dentro dos limites impostos pela lei (PAVÃO, ESPOLADOR, 2019, p. 85).

Além dos pressupostos já estabelecidos, deve-se priorizar o elemento primordial e legitimador que permitirá aos negócios jurídicos se desenvolverem, a proteção, prevenção e cuidado com o meio ambiente.

Ou seja, longe dos planos mencionados, a relação positiva com a esfera ambiental deve ser prioritária. Assim, considera-se um pressuposto de validade, ainda que não incluso, a proteção ambiental, já que os negócios jurídicos não podem ser feitos contra o meio ambiente, uma vez que a própria Constituição Brasileira de 1988 indica no artigo 225, o seguinte:

Art. 225: Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

O meio ambiente não é um bem específico que gira em torno de si mesmo, ele abarca os demais bens. Em uma visão integrada, o meio ambiente sadio e equilibrado tem íntima relação com a qualidade de vida sadia, tanto física quanto psíquica (ARAUJO JR.; CANEZIN 2016, p. 5).

Nesse aspecto, o Direito Ambiental emergiu de uma crise mundial, tanto de valores éticos como de sustentação da vida, surgindo como uma resposta à devastação dos recursos naturais.

Portanto, o substrato do Direito Ambiental não é apenas econômico, mas inclui aspectos imprescindíveis da própria condição humana, como por exemplo, a saúde física, mental, emocional e os próprios valores culturais (DUARTE, 2003, p. 80-85).

Com a globalização regendo o cenário mundial, especialmente no século XX, a sociedade despertou para uma nova racionalidade política, marcada pelo apogeu do sistema capitalista que, fundamentado no binômio exploração/capitalização, trouxe o desenvolvimento científico e tecnológico sem limites, onde a natureza foi reduzida à matéria prima e exercida sobre ela um poder neutro e arbitrário.

O anterior ocasionou, e segue ocasionando, uma série de consequências incontrolláveis e imprevisíveis. Neste cenário de transformações, o Direito Ambiental vem a estabelecer regras concernentes à proteção da natureza através de sistemas de prevenção e reparação.

Araújo Jr. e Canezin, neste sentido, consideram que de certo modo, este ramo do Direito surgiu para renovar o sistema jurídico tradicional, obsoleto e inoperante diante de tantas transformações sociais (ARAUJO JR.; CANEZIN, 2016, p.5).

Assim, este capítulo procurou apontar do que são compostos os negócios jurídicos, seus pressupostos e planos. Também, mencionou-se a relação entre negócios jurídicos, globalização e Direito Ambiental, e a importância de um sobre o outro, gerando as principais interrogações do trabalho, que serão desenvolvidas ao longo dos próximos capítulos.

No próximo Capítulo, pretende-se desenvolver um negócio jurídico em específico - o transporte marítimo. Serão estudadas as principais características, definições e perspectivas sobre o tema, adicionalmente, as principais convenções de transporte marítimo, produto da globalização, que harmonizam a utilização do meio ambiente marinho como ferramenta de carga de bens e serviços, encurtando distâncias e tempo para a obtenção destes.

Em consequência, serão pesquisados os possíveis problemas que o transporte marítimo ocasiona no meio ambiente marinho, e como o Direito Internacional tem atuado na regulação e diminuição de possíveis desastres ambientais.

CAPÍTULO 3 - TRANSPORTE MARÍTIMO E POLUIÇÃO MARINHA: LEGISLAÇÃO INTERNACIONAL E PROTEÇÕES EXISTENTES

Nos capítulos anteriores abordou-se temas relacionados ao início da globalização e sua relação com a economia e o comércio internacional, entendendo que a conexão entre esses processos transformadores produziram o aumento da demanda e mercantilização de bens e serviços, o que afeta, conseqüentemente, o transporte destes.

Desta forma, se observa que a globalização gerou o aumento do uso de negócios jurídicos, de forma que a aquisição desses bens e serviços fosse segundo os parâmetros estabelecidos dentro da lei, e seguindo a boa fé e bons costumes do lugar ou região (ou conjunto de regiões).

Os produtos e serviços adquiridos pela comercialização efetuada pelos meios de transporte, em particular o transporte marítimo, fazem com que a cadeia de logística global promova mais competitividade e bom emprego dos recursos produzidos.

Outro ponto relevante para o enquadramento mais apropriado do trabalho, é considerar que o surgimento do Direito Internacional do Meio Ambiente²¹ leva a uma fenomenologia jurídica recente, que regulamenta as relações entre Estados, o domínio da proteção do meio ambiente (MARTINS, 2008, p.243), fenomenologia que será estudada de forma específica no presente capítulo, relacionado às proteções contra a poluição marinha produzida por embarcações.

Pelo anterior parágrafo, benefícios e conseqüências têm emergido na procura da efetivação dos negócios jurídicos, no que o transporte marítimo refere-se, estando entre suas conseqüências a exploração dos recursos dos mares e oceanos, produto da globalização, aumentando, conseqüentemente, a poluição nestas áreas.

Em outras palavras, a hipótese deste trabalho se conduz especificamente à problemática existente com o transporte marítimo, considerado um dos principais meios de promoção da globalização, o qual, além de permitir o alcance de produtos e serviços, gera uma situação de perigo aos oceanos e mares: a degradação ambiental do meio ambiente marítimo, ao produzir poluição marinha.

²¹ A lei ambiental internacional compreende as regras substantivas, processuais e institucionais do direito internacional que têm como objetivo primário a proteção do meio ambiente. Os dicionários definem 'ambiente' como 'os objetos ou a região em torno de qualquer coisa (DICTIONARY, 1991, p. 523.). Assim, o termo engloba tanto as características e os produtos do mundo natural quanto os de humano civilização (SANDS, 2012, p. 15).

No presente capítulo será explicada a relevância do transporte marítimo, à desenvolver-se no próximo subitem. Posteriormente, será esclarecido o que é poluição marinha e como ela é regulada nas legislações internacionais existentes, relacionadas à proteção do bem jurídico estudado, ou seja, os oceanos e os mares. Entre essas legislações serão incluídos tratados e convenções, de forma que se possa entender como tem sido desenvolvida a proteção marítima.

3.1. TRANSPORTE MARÍTIMO NA ESFERA DA GLOBALIZAÇÃO

O transporte marítimo é conhecido como um dos primeiros meios de transporte, após o transporte terrestre. Nesse sentido, sua relevância, ao possibilitar a mercantilização de bens e serviços, tem sido marcante.

Historicamente, o mar se revela como o meio que mais se destaca no desenvolvimento econômico mundial (MARTINS, 2007, p.241), sendo utilizado como um instrumento privilegiado de comunicação²² e, ao mesmo tempo, como fonte de vida essencial para os homens (HECK, 2012, p.194).

A história de integração humana entre os povos se deu justamente, segundo as palavras do pesquisador do direito do mar Wagner Menezes (2015, p.1), nos oceanos, que serviram como espaço dinâmico de interação cultural, comércio, conquista, pacificação, contato entre povos e civilizações.

Nesse sentido, o meio marinho é uma fonte da vida pela variedade de organismos que nele vivem, sendo aproximadamente 200,000 espécies, incluindo organismos unicelulares, plantas e animais (HICKMAN JR et al., 2004, p.768).

No ano de 2010, cerca de 90% do transporte internacional de mercadorias (GROVE, 2010. p. 43) foi transportado por via marítima. A porcentagem coincide com o pesquisado no ano de 2012 pela doutora Wieserbron (2012, p.260), estabelecendo que 95% do comércio internacional, tanto importações quanto exportações, foram efetuados utilizando o transporte marítimo.

²² A doutora Mariana Heck estabelece que a imensidão do mar oferece ao homem o maior espaço de comunicação e comércio que ele pode explorar, como a vantagem de ser livre, já que não pertence a ninguém. No entanto, essa liberdade tem um preço: que é o respeito (ou não) do homem pela abundância do mar (HECK, 2013, p.194).

No ano de 2015, se avaliado em termos de volume, mais de 80% do comércio internacional foi realizado por via marítima (HAURELHUK, 2017, p. 27). Este comércio cresce quase ininterruptamente desde 1980, sendo que em 2015, ultrapassou pela primeira vez na história a marca de 10 bilhões de toneladas métricas movimentadas.

O transporte marítimo encontra-se tutelado, primariamente, pelo direito marítimo, que é integrado pelo direito do mar e o direito à navegação, que não podem ser confundidos um com o outro. O direito do mar é:

O direito afeto ao conjunto de tratados, acordos, obrigações produzidas em foros internacionais, na sociedade internacional dos povos e tem no estado e em suas relações intersubjetivas sua referência normativa. Possui pressupostos e princípios próprios dispondo de mecanismos para a solução de controvérsias como verdadeira fonte primária sobre o tema (MENEZES, 2015, p. 78).

Em outras palavras, o direito do mar inclui a totalidade dos tratados e convenções realizadas internacionalmente, além de outras normativas em benefício da proteção dos mares. O direito do mar compreende não só a Convenção das Nações Unidas do Direito do mar.

Inclui também as fontes do direito, como o costume, os princípios gerais do direito e do direito internacional, além de seus próprios princípios. Também engloba a jurisprudência produzida por tribunais internacionais que estudam a matéria. Menezes, no livro “O Direito do mar”, estabelece que não pode ser confundido o direito do mar com o direito marítimo, já que este último se refere à:

O conjunto de regras estatais e internacionais que servem para regular as relações jurídicas de caráter privado, entre sujeitos de direito privado, em uma dada relação econômica, comercial, ou com desdobramentos administrativos, relações fruto das atividades marítimas, portuárias e derivadas de contratos internacionais de comércio, remetendo os eventuais conflitos à mecanismos jurídicos e jurisdicionais de direito interno disponíveis e previstos nos ordenamentos dos estados (MENEZES, 2015, p. 78).

Em outras palavras, o direito marítimo será de caráter privativo, regulando as relações comerciais já existentes e com uma possibilidade de conflito. O direito do mar é a parte mais abrangente deste direito, focado na recopilação de normas e instrumentos legais à nível mundial.

O direito à navegação, por outro lado, é outro conceito interligado ao ramo, no entanto, com um princípio diferenciado. É conhecido como o conjunto de regras que regulamentam o tráfego da navegação internacional (alto-mar) e dentro dos limites da jurisdição nacional (águas interiores, rios, lagos, canais, baías, portos, mar territorial, zona

contigua e zona econômica exclusiva) na qual se inserem os domínios fluvial, lacustre e marítimos.

No entanto, o direito marítimo e o direito da navegação²³ interligam-se, já que o direito marítimo começou a implementar empreendimentos relacionados à navegação, os quais, baseavam-se nos usos e costumes.

Com o passar do tempo e a intensificação da atividade de navegação e do comércio marítimo, principalmente em razão da evolução tecnológica, a qual reduzia continuamente os riscos e perigos dos empreendedores, criava-se a necessidade de criação de normas específicas destinadas à regulamentação das atividades (VIANNA, 2016, p.3), o que promoveu o direito marítimo como uma fonte e base do direito.

Nesse sentido, o transporte marítimo conforma sua regulação, além do direito marítimo e o direito a navegação, em outras ramificações, entre elas a lei, os tratados e protocolos, a autonomia da vontade das partes, o costume, a jurisprudência e a doutrina.

Assim, um conceito que deve ser estabelecido, prévio à explicação das convenções e tratados internacionais, é o de transporte marítimo, ao estar relacionado com a temática exposta. Nesta ordem de ideias, o primeiro que pode ser dito do transporte marítimo é que é um tipo de contrato, celebrado normalmente com um caráter comercial, com possibilidade de ser nacional ou internacional.

Neste contrato, um empresário transportador ou *carrier* se obriga, mediante remuneração ou frete, a transportar por mar uma certa quantidade de mercadorias que lhe foram entregues pelo embarcador ou *shipper* (MARTINS, 2015, p.170). Essas mercadorias deverão viajar de um porto para outro, e serem entregues a um destinatário.

Em outra definição, Samir Keedi (2000, p.69) estabelece que o transporte marítimo é aquele realizado por navios a motor, de grande porte, nos mares e oceanos, e pode ser dividido em duas categorias de acordo com sua finalidade: os transportes de longo curso, ou

²³ O direito à navegação, portanto, nasceu primeiro que o direito marítimo, sendo um o resultado do outro. Nesse sentido, a França é considerada como a criadora do primeiro Código da Navegação em 1681, conhecido como a *Ordonnance touchant la marine*. Portugal adotou, posteriormente, as Ordenanças Francesas em 1769, por meio da Lei da Boa Razão, que determinava a aplicação da legislação e jurisprudência dos países vizinhos nos casos omissos. No século XIX, surgiam em quase todos os países da Europa, os primeiros Códigos Comerciais com capítulo próprio dedicado ao Direito Marítimo. No entanto, a primeira metade do século XX, com o crescimento do comércio internacional e do cenário de guerras, notava-se que a regulamentação interna de cada país era insuficiente para evitar conflitos de leis marítimas, sendo necessária a uniformização das principais regras pelas nações mercantilistas. A busca pela uniformização e harmonização das normas de direito marítimo levou à criação dos organismos internacionais (VIANNA, 2016, p.4).

navegação internacional, levando cargas entre portos de países diferentes; e a segunda categoria, conhecida como cabotagem, que é a navegação nacional, levando cargas entre portos marítimos nacionais e portos interiores do país.

O transporte marítimo, no transcurso dos séculos, tem gerado um crescimento anual composto. Segundo pesquisas da UNCTAD, mostradas no capítulo anterior até o ano 2001, complementadas agora até o ano 2017 (UNCTAD, 2017, p. 2), a evolução do volume de comércio marítimo mundial de 1974 até 2014 obteve um aumento de mais de 3%; em 2015, mais de 1.8%; em 2016 de mais de 2.6% e de 2017 a 2018 de mais um 3.2%.

No entanto, esse crescimento exponencial pode produzir não só benefícios, mas também consequências ao meio ambiente²⁴. Como mencionado no Capítulo I, problemas como a ilha de lixo no meio do Oceano Pacífico e a quantidade de toneladas de rejeitos existentes nos oceanos e mares, mundialmente, parece só aumentar, ano após ano.

Segundo estudos realizados, o transporte marítimo é responsável por uma proporção significativa do problema global de mudanças climáticas²⁵. Mais de três por cento das emissões globais de dióxido de carbono podem ser atribuídas a navios em alto mar (OCEANA, 2018).

De fato, se o transporte global fosse um país, seria o sexto maior produtor de emissões de gases do efeito estufa. Apenas os Estados Unidos, China, Rússia, Índia e Japão emitem mais dióxido de carbono do que a frota mundial de navios. No entanto, as emissões de dióxido de carbono de navios oceânicos atualmente não são regulamentadas.

²⁴ As definições jurídicas do "ambiente" refletem categorizações e agrupamentos científicos, bem como atos políticos que incorporam considerações culturais e econômicas. Uma abordagem científica dividirá as questões ambientais em "compartimentos". Estes incluem a atmosfera, deposição atmosférica, solos e sedimentos, qualidade da água, biologia e seres humanos. Definições científicas são transformadas pelo processo político em definições legais encontradas em tratados; embora o "meio ambiente" não tenha um uso geralmente aceito como termo artístico no direito internacional, acordos recentes têm consistentemente identificado os vários meios de comunicação incluídos no termo (SANDS, 2012, p. 16).

²⁵ Entre as consequências socioeconômicas, produzidas pelo dióxido de carbono e as mudanças climáticas, estão o pobre desenvolvimento urbano, as afetações à demanda e produção de energia (hidroelétricas), afetações aos serviços de transporte (navegação), detrimento do desenvolvimento rural e do meio ambiente (sustentabilidade de ambientes frágeis) e desastres naturais (cheias, secas, saúde, escorregamento) (TUCCI, 2008, p. 81).

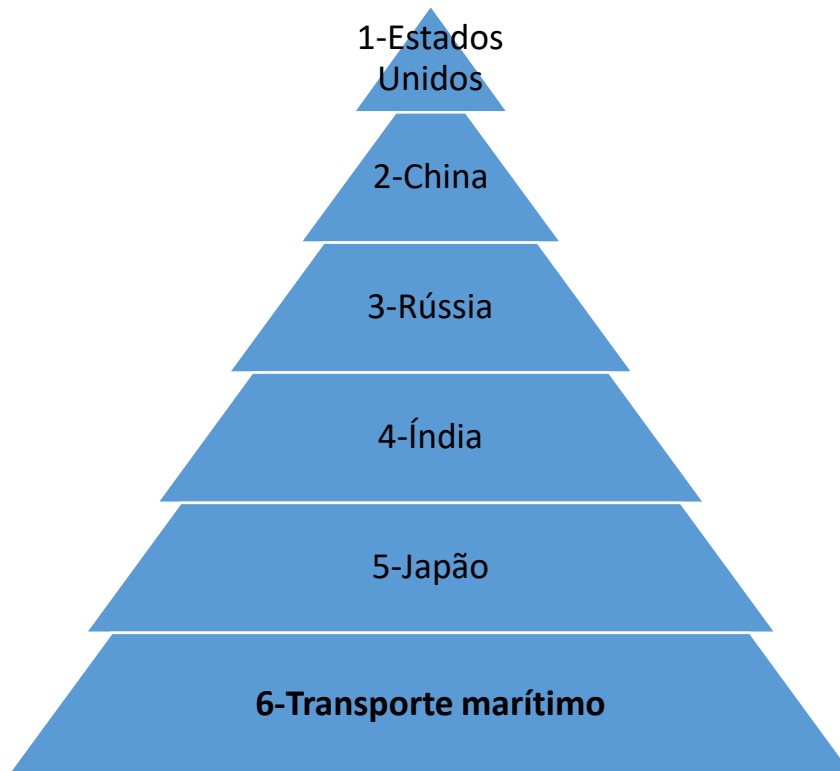


Figura 6: Proporção da poluição emitida por gases efeitos estufa.

Com base nos parágrafos anteriores, observa-se que o transporte marítimo pode gerar diferentes tipos de poluição, seja pelos motores de navio e incineração de lixo, por perda de carga, por água de lastro, por derramamento de óleo, por acidentes marítimos, entre outros (CABRITA, 1998, p. 8).

No entanto, as preocupações sobre a poluição ambiental dos oceanos não são abordadas apenas neste século. Os precedentes dos perigos produzidos pelo transporte marítimo começaram a gerar-se na segunda metade do século XX, o que trouxe consigo um grave problema com efeitos internacionais: a poluição dos mares e oceanos. Guido Soares expressou-se sobre o fato anterior, indicando que:

Os espaços marinhos e oceânicos são o meio ambiente que mais tem sofrido danos de natureza catastrófica, a partir da entrada em cena de superpetroleiros, navios superdimensionados em tamanho, que levam com eles os riscos de uma extraordinária capacidade de destruição do meio ambiente marinho e das atividades comerciais e de entretenimento relacionadas ao uso de praias dos países banhados por essas águas (SOARES, 2003. p. 227).

O parágrafo acima faz menção à relação existente entre os espaços marinhos e o meio ambiente, ao estabelecer que o segundo faz parte do primeiro e que, infelizmente, os espaços oceânicos são as partes do meio ambiente que mais consequências têm sofrido. Nesse

sentido, os riscos que produzem as atividades comerciais realizadas nos oceanos podem destruir gravemente o mesmo, se não são tomadas as medidas necessárias.

A poluição do meio marinho e das regiões adjacentes tem efeitos negativos na saúde humana, nos ecossistemas marinhos e costeiros e, em consequência, nas atividades socioeconômicas. Por esse motivo, tentativas com o interesse de diminuir os danos produzidos pela poluição marítima têm sido promovidas.

Observa-se, pelo falado anteriormente, que há um desafio na proteção dos oceanos, precisando reforçar a atuação dos Estados Nacionais, fragilizada pelo crescimento do uso dos processos globalizatórios. O objetivo dos Estados Nacionais deve promover o fomento da governança global, como papel fundamental dos Estados.

Nessa conjuntura, dar efetividade aos problemas estabelecidos no resumo é a prioridade deste trabalho, reconhecendo que a problemática dos efeitos negativos na saúde humana da poluição marinha é um desafio contemporâneo, mas não é o objeto da pesquisa deste trabalho.

3.2. POLUIÇÃO MARINHA PRODUZIDA POR EMBARCAÇÕES

Antes de começar a estudar o tema, é necessário entender o que é definido por poluição marinha e quais são seus efeitos no meio ambiente. Nesse sentido, parte-se da premissa de que as regras do direito internacional do meio ambiente têm como intuito a aplicação dos princípios ambientais, sendo entre eles o princípio de prevenção²⁶, o princípio de precaução²⁷, o princípio da proteção do livre comércio²⁸ e o princípio do poluidor-

²⁶ Os princípios de direito ambiental mencionados foram estabelecidos na Declaração de Rio 92. O princípio de prevenção é o número 17 da Declaração e estabelece que deve ser realizada a avaliação do impacto ambiental, como instrumento nacional, nas atividades planejadas que possam ter um impacto adverso significativo sobre o meio ambiente, e estejam sujeitas a decisão de uma autoridade nacional competente.

²⁷ O presente princípio tem por objetivo evitar e prevenir danos por meio de eliminação total de riscos abstratos, não sendo necessária a comprovação da certeza científica. Este princípio não tem por finalidade imobilizar as atividades humanas, ele visa a durabilidade da sadia qualidade de vida das gerações humanas e a continuidade da natureza existente no planeta. (MACHADO, 2009, p. 68)

²⁸ Numerado como o princípio 12 da Declaração do Rio de Janeiro 1992, estabelece que os Estados devem cooperar na promoção de um sistema econômico internacional aberto e favorável, propício ao crescimento econômico e ao desenvolvimento sustentável em todos os países, de forma a possibilitar o tratamento mais adequado dos problemas da degradação ambiental (RAMID; RIBEIRO. 1992. P.156). Da mesma forma, as medidas de política comercial para fins ambientais não devem constituir um meio de discriminação arbitrária ou injustificável, ou uma restrição disfarçada ao comércio internacional. Devem ser evitadas ações unilaterais para o tratamento dos desafios internacionais fora da jurisdição do país importador. As medidas internacionais relativas a problemas ambientais globais devem basear-se no consenso internacional.

pagador²⁹, destacando-os por serem os princípios que fundamentalmente são violados ao acontecer casos de poluição.

Nessa conjuntura, será definido o termo “poluição” na sua concepção geral. Por poluição entende-se:

Também conhecida como degradação ambiental, é qualquer alteração das qualidades físicas, químicas ou biológicas do Meio Ambiente, que possam: a) prejudicar a saúde ou o bem-estar da população, b) criar condições adversas as atividades sociais e econômicas; c) ocasionar danos relevantes a flora, a fauna e a qualquer recurso natural; d) ocasionar danos relevantes aos acervos histórico, cultural e paisagístico (FREIRE; MARTINS, 2003, p.301).

Extraí-se, segundo o conceito visto no parágrafo acima, que atos de poluição, conhecida também como degradação ambiental, serão realizados quando aconteçam alguma dessas quatro possibilidades, não se limitando só a elas, mas utilizando-as de norte para poder classificar situações inconvenientes para o meio ambiente.

Em virtude do exposto anteriormente, conceitua-se poluição marítima, também conhecida como poluição marinha, conhecendo-a como uma alteração ou um conjunto de alterações, geradas no meio ambiente marítimo, produzida por intromissões de elementos externos, não naturais deste meio, os quais ocasionam danos tanto na flora quanto na fauna ou sobre qualquer recurso natural marítimo.

Na atualidade, o conceito mais utilizado para definir poluição marítima é o introduzido pela GESAMP³⁰, ou grupo de especialistas em aspectos científicos sobre a poluição marítima, que após estudos e pesquisas conseguiram formular um conceito geral da poluição marítima, posteriormente reforçado ao ser introduzido na Convenção do Direito do mar, em 1982, estabelecendo que 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

²⁹ Estabelecido como o princípio 13 da Declaração do Rio, os Estados irão desenvolver legislação nacional relativa à responsabilidade e à indenização das vítimas de poluição e de outros danos ambientais. Os Estados irão cooperar, de maneira expedita e mais determinada, no desenvolvimento do direito internacional no que se refere à responsabilidade e à indenização por efeitos adversos dos danos ambientais causados, em área fora de sua jurisdição, por atividades dentro de sua jurisdição ou sob seu controle (RAMID; RIBEIRO. 1992. P.156). O princípio 16 complementa o princípio anterior, ao estabelecer que as autoridades nacionais devem procurar promover a internacionalização dos custos ambientais e o uso de instrumentos econômicos, tendo em vista a abordagem segundo a qual o poluidor deve em princípio, arcar com o custo da poluição, com a devida atenção ao interesse público e sem provocar distorções no comércio e nos investimentos internacionais (RAMID; RIBEIRO. 1992. P.157). O Princípio do usuário pagador significa que o utilizador do recurso deve suportar o conjunto dos custos destinados a tornar possível a utilização do recurso e os custos advindos de sua própria utilização. (MACHADO, 2009, p. 66-67).

³⁰ Sigla para *Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution*.

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 (CNUMD, 1982, PREÁMBULO).

Nesse sentido, observa-se que as principais características do conceito indicam que ocorrerá a introdução nos mares, oceanos e em seus litorais, de objetos, líquidos ou sólidos, que podem provocar consequências negativas. Pela composição dos objetos introduzidos, serão alterados os ecossistemas marinhos e, por conseguinte, a vida dentro desses ecossistemas.

A situação mencionada no parágrafo acima gerará uma cadeia de efeitos, porque não se aborda só as possíveis repercussões ao meio ambiente, o que tem por si só grande relevância. Também se abordam repercussões às atividades decorrentes do ambiente marítimo, como são os movimentos turísticos, comerciais, de lazer, entre outros, efetuados cotidianamente através do meio ambiente marinho.

A definição de poluição do meio marinho promovida pela GESAMP tem sido criticada, por considerar-se demasiadamente restritiva, e considerar-se ausente de função preventiva, porque o termo “poluição” deveria ser entendido, segundo as críticas, em um sentido mais amplo, englobando toda ação pela qual o homem degrada o meio marinho (LACAZE, 1996, p. 10).

Além disso, o conceito foi criticado, também, porque deveriam ser considerados como poluentes, também, os atos que potencialmente poderão lesar os ecossistemas marinhos (CABRITA; SARAIVA, 1998, p.39), fato que não foi incluído na definição da GESAMP.

A poluição marinha pode ser classificada de diferentes formas. Se estudada segundo sua composição físico-química, a poluição marítima pode ser produzida por compostos orgânicos ou químicos. Segundo seu estado físico, a poluição pode ser produzida por objetos sólidos, encontrados na atmosfera, podendo ser solutos ou objetos sólidos à deriva.

Segundo sua persistência no meio ambiente, a poluição marinha pode ser produzida por poluentes biodegradáveis, poluentes que se dissipam espontaneamente e perdem seus danos ou poluentes persistentes. Se a classificação fosse feita segundo sua fonte, a poluição pode ser produzida por nutrientes, sedimentos, patógenos, óleo, plásticos, ruído, substâncias radioativas, poluentes tóxicos, entre outros (CLARK, 2002, p.4).

Acompanhando o exemplificado no relacionado à fonte, a poluição marítima que termina nos mares e oceanos se origina de sete fontes distintas: escoamento da terra,

transporte pelo ar, descarte nos oceanos, mineração em alto mar, transporte marítimo e derrames acidentais (CLARK, 2002, p.6). No que tange este trabalho, será feita a delimitação exclusiva da poluição marítima produzida pelo transporte marítimo.

Os navios e embarcações ao promoverem suas atividades de navegação, podem poluir os mares e oceanos por diferentes circunstâncias: seja pela conhecida “água cinza”, sendo água de esgoto poluída³¹, água de lastro, carga solta e acidentes do navio.

No que se relaciona aos acidentes de navio, a forma mais comum de poluição dos mares e oceanos, é pelo vazamento de óleo e derivados. Exemplos desses componentes compreendem os hidrocarbonetos aromáticos monocíclicos e policíclicos, que são difíceis de limpar e causam câncer e outros problemas de saúde após alguns anos de exposição contínua (CLARK, 2002, p.10).

No entanto, é possível utilizar alguns mecanismos para combater a poluição do meio marinho, como a promoção de políticas e práticas ambientais e jurídicas, assim como a criação de marcos institucionais para avaliar a poluição, e a implementação de instrumentos jurídicos internacionais.

Seguindo este conceito, existem organizações internacionais divididas em públicas e privadas, que tentam promover a correta utilização do meio ambiente marinho. Entre as organizações públicas se encontram Organização Marítima Internacional³², a Conferência sobre o Comércio e o Desenvolvimento das Nações Unidas³³ e a Comissão das Nações Unidas para o direito comercial internacional³⁴.

Entre as organizações privadas, encontram-se o Comitê Marítimo Internacional (CMI)³⁵, o Tribunal Internacional do Direito do Mar³⁶, a Câmara de Comércio Internacional (CCI)³⁷ e a Conferência Marítima Internacional do Báltico (BMCO), como as mais importantes. As organizações internacionais, habitualmente, fazem pesquisas para entender

³¹ A água cinzenta é produzida quando pessoas que vivem em navios produzem água poluída, de chuveiro, banheiro, cozinha, etc. Parte dessa água vai para o mar, poluindo os oceanos.

³² Conhecida por suas iniciais em inglês IMO ou *International Maritime Organization*. A OMI foi denominada dessa forma no ano de 1982, antes disso, no momento de sua criação em 1948 em Genebra, era conhecida pelo nome Organização Intergovernamental Consultiva de Navegação Marítima (OCMI).

³³ Ou por suas iniciais em inglês, UNCTAD, *United Nations Conference*

³⁴ Conhecida pelas suas iniciais UNCITRAL ou *United Nations Commission on International Trade Law*.

³⁵ <https://comitemaritime.org/>

³⁶ <https://www.itlos.org/>

³⁷ <https://iccwbo.org/>

sobre determinados assuntos que podem acontecer no futuro, com o intuito de fazê-los públicos e evitá-los.

A Organização Marítima Internacional, atualmente, tem entre suas atividades mais relevantes a promoção de medidas à favor da prevenção e controle da poluição marinha, tanto no campo técnico quanto no jurídico.

Neste sentido, a Organização Marítima Internacional (IMO, 2012), revelou que 12% da poluição nos oceanos é gerada por atividade marítima e acidentes marítimos. Nesse mesmo estudo, revelou-se que a maior parte da poluição marítima vem das atividades realizadas na terra, seja pela via fluvial, com uma percentagem de 44%, ou pela atmosfera, com 33%.

Com a formação dessas organizações internacionais, a constante preocupação pelas situações que vêm encaminhando-se há mais de 20 anos, e com a certeza de que os problemas de poluição marítima só aumentam, houveram pronunciamentos internacionais, que buscaram a regularização e controle de situações indesejadas, no que se referem à poluição marítima.

Esses movimentos e manifestações tiveram, e têm, o intuito de promover mecanismos de proteção dos oceanos e mares, no que a poluição e suas possíveis causas aludem-se, sendo transformados, gradualmente, em convenções e tratados.

Assim, as ações e consequentes efetivações de tratados e convenções internacionais têm sido necessárias, como tentativa de promover o cuidado ao meio ambiente marinho. No próximo subitem serão estudados os principais tratados e convenções que possuem como intuito prevenir e diminuir a poluição marítima, conceitos que serão abordados em seguida.

3.3. CONVENÇÕES E TRATADOS QUE REGULAMENTAM SITUAÇÕES DE POLUIÇÃO MARINHA GERADAS PELO TRANSPORTE MARÍTIMO

Na seção precedente, observou-se que o transporte marítimo permite e produz grandes movimentos de mercadorias, o que a sua vez, promove o desenvolvimento comercial e econômico e, por conseguinte, mantém a roda da globalização em constante movimento.

No entanto, o transporte marítimo tem causado grandes danos ao meio ambiente marinho, no que se refere à poluição marítima. Os despejos e rejeitos de óleo e outros poluentes no mar podem ter consequências físicas e econômicas imediatas nas atividades pesqueiras. Os portos de pesca correm o risco de serem fechados por estarem contaminados ou até para evitar possível poluição.

Outras atividades econômicas podem ser igualmente afetadas, em especial, o turismo. As praias localizadas nas proximidades de áreas poluídas ficam proibidas para banho, mergulho e demais esportes aquáticos. Essa situação afeta os proprietários de hotéis e de restaurantes, além de todos aqueles que vivem do turismo (HECK, 2012, p.196), pelo qual, tem-se impulsionado lutas com o passar dos anos³⁸ na tentativa de promover mudanças e aumentar a proteção de tão vasto ecossistema.

Nesse sentido, as primeiras tentativas de combate à poluição marítima iniciaram-se nos anos cinquenta, considerada a década onde se despontaram as primeiras tentativas de luta contra a poluição marítima (MARTINS, 2008, p. 259). Começaram a ser feitos os primeiros tratados bilaterais de pesca no século XIX, e a criação das novas organizações internacionais em 1945.

No primeiro período, os povos e nações começaram a entender que o processo de industrialização e desenvolvimento exigia limitações na exploração de certos recursos naturais (flora e fauna) e a adoção de instrumentos legais apropriados (SANDS, 2012, p.25-26).

Cita-se a promulgação da Convenção Internacional para a prevenção da poluição do mar por óleo, criada em 1954, conhecida como OILPOL 54. Essa convenção foi o primeiro instrumento multilateral a ser concluído com o propósito de proteger o meio ambiente. Contribuiu ao acolher, por primeira vez, a ideia de que a preservação dos mares e do meio ambiente costeiro contra a poluição era importante e necessária.

A OILPOL 54 estabeleceu, entre outros temas, a estipulação de zonas de interdição e a proibição de descargas de petróleo ou misturas oleosas, evitando a saturação, dos oceanos e mares, de óleos. A Convenção inaugurou um sistema de zonas marítimas nas quais os descartes de óleo ou a sua mistura passaram a ser limitados ou proibidos, segundo o artigo terceiro do documento.

As zonas de interdição fundamentam seus princípios no abuso do direito ou ainda no princípio da vizinhança internacional, com a premissa de que um Estado não poderá sofrer danos por fatos ocorridos em outro Estado. Assim, um Estado que causa poluição, cujos efeitos extrapolem suas fronteiras, deverá responder pelos danos causados.

A OILPOL 54, segundo Mariana Heck (2013, p. 204), não foi um instrumento totalmente útil, já que a implementação da convenção não resultou na redução da quantidade

³⁸ Especificamente, a partir do ano 1937 até os dias atuais, têm aumentado as preocupações pela poluição marinha produzida por navios.

total de óleo descartado, já que ainda não estavam disponíveis os componentes técnicos da Convenção.

Entre alguns desses componentes estavam os separadores de água e óleo e as instalações portuárias adequadas para a recepção de resíduos. Por esses motivos, a Convenção foi modificada por diferentes emendas, em 11 de abril de 1962 e em 21 de outubro de 1969, e 1971(MARTINS, 2008, p. 262-264)³⁹.

Posteriormente, a Convenção OILPOL 54 foi substituída pela MARPOL, ou Convenção Internacional relativa a Intervenção em alto mar nos casos de baixas por poluição por óleo, no ano de 1969⁴⁰. Nesse mesmo ano foi assinada, paralelamente, a Convenção Internacional sobre responsabilidade civil em danos causados por poluição por Óleo⁴¹, em Bruxelas.

A MARPOL teve como intuito estabelecer os direitos dos estados costeiros de intervir quando acontecessem acidentes marítimos em alto mar que pudessem resultar em poluição por óleo (HECK, 2013, p.198), baseando-se no fato que as partes signatárias podem tomar as medidas necessárias, em alto mar, para prevenir, mitigar ou eliminar qualquer perigo grave e iminente ao seu litoral, ou a interesses relacionados, devido à ameaça de poluição das águas do mar.

No entanto, a MARPOL excedeu esses objetivos ao empenhar-se a proporcionar modalidades onde os estados costeiros poderiam intervir e organizar sanções contra o exercício abusivo do meio ambiente marinho, permitindo a esses estados intervirem em navios, além dos petroleiros, quando existir ameaça de poluição por hidrocarbonetos⁴² (MARPOL, 1969, art 2º, inciso 3).

A segunda convenção de 1969 teve entre suas principais características a responsabilização civil do proprietário que cause danos decorrentes de poluição por óleo,

³⁹ Esta convenção teve algumas emendas: a Emenda a 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 1971, Emenda relativa a proteção dos *Great Barrier Reef* na Austrália de 1971. Em 1971 foi realizada a Convenção relativa à constituição de um fundo internacional para a reparação de danos causados por poluição por óleo.

⁴⁰ A Convenção de 1969 nasceu como produto das situações acontecidas no acidente Torrey Canyon, em 1967. De forma sintetizada, o navio petroleiro Torrey Canyon, em março de 1967, tentando encurtar a rota a fazer de Kuwait ao País de Gales, navegou pelas águas pouco profundas entre as Ilhas de Sorlingues, onde ficou encalhado, ocorrendo a descarga de 30.000 toneladas de petróleo.

⁴¹ Conhecida em inglês pelas siglas CLC- *Civil Liability Convention*.

⁴² Importante destacar que a MARPOL regulamenta única e exclusivamente sobre a poluição marinha por óleo.

⁴² A Convenção de Londres, no artigo 1, estabelece o que é entendido por Alijamento, podendo ser todo despejo de resíduos e outras substâncias, efetuado por embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções no mar. Também pode ser definido por alijamento todo afundamento deliberado de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções no mar.

cabendo ao Ministério Público do país propor ações contra ele, assegurando compensação adequada às vítimas da poluição.

O ano de 1972 foi importante pela criação de duas convenções. A primeira foi a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, com a ideia de preservar os oceanos e os mares, situações colocadas dentro da sua agenda internacional.

Nesse sentido, a Conferência estabeleceu em seu princípio 7, o seguinte:

(...) os Estados deverão tomar as medidas possíveis para impedir a poluição dos mares por substâncias que possam pôr em perigo a saúde do homem, os recursos vivos e a vida marinha, menosprezar as possibilidades de derramamento ou impedir outras utilizações ilegítimas do mar.

A segunda convenção do ano 1972 foi denominada Convenção para a Prevenção de Poluição Marítima por Alijamentos⁴² de Navios e Aeronaves, mais conhecida como a Convenção de Londres. A Convenção de Londres foi criada com a ideia de que as águas dos mares se comunicam livremente pelo planeta, e os agravos sofridos por causa dos atos de uma nação podem prejudicar os interesses das outras.

Durante este período, foi criada uma série de organizações internacionais com competência em questões ambientais, e foram adotados instrumentos jurídicos, em nível regional e global (SANDS, 2012, p.26).

Esses instrumentos abordaram fontes específicas de poluição e a conservação de recursos ambientais gerais e específicos, como o petróleo, testes nucleares, zonas úmidas, a poluição, o ambiente marinho e os seus recursos vivos, a qualidade das águas doces e a descarga de resíduos no mar, sendo os últimos o caso desta pesquisa.

No ano de 1973, o protocolo relativo à intervenção em alto mar foi direcionado para os casos de poluição marinha por outras substâncias além do óleo. Em 1978, a MARPOL foi parcialmente modificada pelo Protocolo de Londres, relativo à Convenção Internacional para a prevenção da poluição causada por Navios, considerada uma das principais convenções relativas à poluição por navios (FREITAS, 2009, p.40).

Entre os motivos pelos quais se considera a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição causada por Navios como uma das principais convenções relacionadas à poluição estão que seus signatários se comprometeram a evitar a poluição do meio ambiente marinho ocasionada, especificamente, pela descarga por navios e embarcações de substâncias nocivas.

É importante esclarecer que como a convenção de 1973 não havia entrado em vigor, o protocolo de 1978 absorveu a Convenção de 1973, combinando os dois instrumentos

designados, em diante, como a Convenção MARPOL 73/78. Essa convenção tem relevância já que não só inclui o descarte de óleo, mas o descarte de qualquer substância que possa ser considerada nociva, transportada por navios.

Em seu preâmbulo, a Convenção afirma que as partes assinantes procuraram obter a eliminação da poluição intencional do meio ambiente marinho, por óleo ou por outras substâncias danosas, e a minimização da descarga acidental daquelas substâncias. Nesse sentido, o artigo 2 estabelece a definição do que é entendido por substâncias nocivas:

Art.2, #2: Qualquer substância que, se introduzida no mar, possa criar riscos para a saúde humana, para prejudicar os recursos vivos e a vida marinha, para prejudicar as instalações ou para interferir com outras utilizações legítimas do mar, e inclui qualquer substância sujeita ao controle do mar; presente Convenção.

Ou seja, se a substância gerar qualquer risco para a saúde humana, ou se prejudicar recursos ou a vida marinha, e é depositada no mar por razão de um incidente, será considerada como substância nociva. Compreende-se que essa definição é bastante ampla, mas ainda assim gera uma mudança na legislação, que até esse momento não tinha um documento que abarcasse mais situações de poluição do que a produzida por óleo.

A MARPOL 73/78 definiu o que é entendido por incidente no mesmo artigo, no numeral 6, indicando “Art.2, parágrafo 6: Incidente significa um evento envolvendo a descarga real ou provável no mar de uma substância prejudicial, ou efluentes contendo tal substância” .

Também inclui o conceito do navio, que, segundo o artigo 2, inciso 4, será uma embarcação de qualquer tipo operada no meio ambiente marinho. A MARPOL é importante, aliás, porque em seus anexos ampliam-se os tipos de poluição existentes até esse momento, mencionando especificamente seis: poluição por petróleo e seus derivados, por substâncias nocivas empacotadas e a granel, por esgoto, por lixo, ou poluição do ar (FREITAS, 2009, p.40). Pelo anterior, segundo a opinião da ex procuradora da República no Estado de Rio de Janeiro, Gisele Elias de Lima Porto (2000, p. 55), a MARPOL 73/78 pode ser considerada como a norma internacional de maior importância na prevenção da poluição marinha, causada não só por óleo, mas por outras substâncias nocivas.

Com igual ou maior importância foi assinada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar III (CNUDM III)⁴³, em 10 de dezembro de 1982 em Montego Bay, Jamaica, com o intuito de consolidar as regras relacionadas ao direito do mar, que se encontravam

⁴³ Conhecida em inglês como UNCLOS: *United Nations Convention on the Law of the Seas*, e em português como CNUDM Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do mar.

espalhadas em diversas convenções, fornecendo um documento só, que ajudasse a conhecer as diretrizes para o uso apropriado dos oceanos.

A CNUDM III, foi o resultado de um conjunto de ações prévias, entre elas: a assinatura do Tratado de Versalhes em 1919, onde a então Sociedade das Nações estimulou o processo de discussão sobre a necessidade de regras que disciplinassem o uso comum do mar.

Segundo Wagner Menezes, a criação de um tratado que se engloba especificamente os direitos do mar começou desde antes da Sociedade das Nações, especificamente depois do Tratado de Versalhes (MENEZES, 2015, p. 28).

No entanto, como consequência da Primeira e Segunda Guerra Mundial, os Estados não tiveram êxito em consolidar e chegar a um acordo referente às regras que disciplinassem o uso dos oceanos e mares, o que gerou duas reuniões posteriores, conhecidas como Conferência das Nações Unidas do Direito do Mar I e II (em 1958 e em 1970). Essas duas reuniões foram elementos-chave para a criação da última e exitosa conferência: a terceira Convenção do Direito do Mar (Em 1973).

A CNUDM III de 1973 não foi aprovada até 30 de abril de 1982, mas por conta do mínimo de sessenta ratificações para sua entrada em vigor, o texto esperou até o dia 16 de novembro de 1993, só funcionando até um ano depois, em 16 de novembro de 1994 (MENEZES, 2015, p. 32).

A CNUDM III está composta por 320 artigos e 9 anexos. Se divide em 4 partes: a primeira parte trata da estrutura normativa; a segunda parte trata da utilização da área e das atividades desenvolvidas nesse ambiente (estabelecendo seus princípios, especialmente o da área como patrimônio comum da humanidade, estabelecendo a organização institucional gerenciadora de tal espaço e aproveitamento de seus recursos).

A terceira parte trata das regras sobre a proteção e preservação do meio marítimo, sobre a investigação científica marinha e sobre a transferência de tecnologia marinha, dispondo mecanismos de cooperação e execução entre os estados, procedimentos, garantias, responsabilidades para a efetivação da cooperação entre Estados e organizações internacionais; e a quarta parte é relacionada aos mecanismos de solução de controvérsias em matéria de direito do mar.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito Do Mar III, ou Convenção Montego Bay, como é geralmente conhecida, propõe em seu preâmbulo:

Uma ordem jurídica para os mares e oceanos que facilite as comunicações internacionais e promova os usos pacíficos dos mares e oceanos, a utilização

equitativa e eficiente dos seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a proteção e a preservação do meio marinho.

O parágrafo anterior permite conhecer a importância daquela convenção, já que sua intenção principal era ofertar uma ordem jurídica que promovesse o uso pacífico dos mares e a conservação destes e de seus recursos. Nesse sentido, a convenção chama a atenção para a necessidade de preservação dos recursos naturais da terra, imputando aos Estados a obrigação de prevenir a poluição dos mares por substâncias que possam pôr em perigo a saúde do homem e causarem danos aos recursos vivos do meio marinho (ROLIM, 1982, p. 80).

Entre os temas mencionados na Convenção, no artigo 1 são definidos conceitos básicos, entre eles a poluição marítima, entendida como:

A introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização, e deterioração dos locais de recreio (CNUDM, 1982, ART.3, #4).

A Convenção estabelece, entre outros conceitos, a definição de mar territorial⁴⁴, no artigo 3; de zona contígua, no artigo 33. No artigo 55 indica o que é considerado zona economicamente exclusiva⁴⁵, no artigo 76 o que é plataforma continental⁴⁶ e no artigo 87, a definição de alto mar⁴⁷.

Com relação à poluição marítima, a CNUDM III faz menção das atividades que precisam de proteção contra a poluição. Essa temática, abordada pela primeira vez em uma convenção internacional neste documento, é de grande importância para o desenvolvimento e

⁴⁴ Segundo o artigo 3, o mar territorial será de uma largura de 12 milhas marinhas, a partir da linha base.

⁴⁵ O artigo 55 da Convenção de Montego Bay estabelece que a zona economicamente exclusiva (ZEE) será àquela situada além do mar territorial, e adjacente a ele. No referente a largura, a ZEE não se estenderá além das 200 milhas marinhas contadas desde a linha base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial.

⁴⁶ O artigo 76 estabelece a definição de Plataforma continental, indicando que compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

⁴⁷ No referente ao alto-mar, está aberto a todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral. A liberdade do alto mar é exercida nas condições estabelecidas na presente Convenção e nas demais normas de direito internacional. Compreende ainda, para os Estados quer costeiros quer sem litoral: liberdade de navegação; liberdade de sobrevoo; liberdade de colocar cabos e dutos submarinos nos termos da liberdade de construir ilhas artificiais e outras instalações permitidas pelo direito internacional. Tais liberdades devem ser exercidas por todos os Estados, tendo em devida conta os interesses de outros Estados no seu exercício da liberdade do alto mar, bem como os direitos relativos às atividades na Área previstos na presente Convenção.

problemática desta dissertação, já que estabelece um ponto de início real da necessidade que existia (e existe) de proteção jurídica contra a poluição marinha.

Na Parte XII, a Convenção dispõe sobre a proteção e a preservação do meio ambiente marinho, contendo tópicos referentes a prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho e planos de emergência contra a poluição. Neste sentido, a CNUDM III deixa claro que a necessidade da aplicação desses princípios de direito ambiental (prevenção, redução e controle) são prioritários para o desenvolvimento pleno e equilibrado do meio ambiente marinho.

Entre esses tópicos estão o passo inocente⁴⁸, o controle de trânsito de navios, a implementação de cabos e dutos submarinos na plataforma continental, e a proteção do meio marinho. Adicionalmente, o artigo 194 estabelece as medidas para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, delimitando-o como proibição da poluição transfronteiriça.

A Convenção indica, no artigo mencionado, que os Estados devem promover, individual ou conjuntamente, todas as medidas que sejam necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, qualquer que seja a sua fonte.

O ideal do artigo anterior, portanto, é que os países não se limitem à convenção para estabelecerem as proteções marinhas necessárias. A ideia é que, se necessário, os países se agrupem por região para resolver problemas de poluição marinha em conjunto, já que as atividades de um podem beneficiar, ou prejudicar, aos outros.

Nesse sentido, os Estados deverão utilizar os meios mais viáveis, em conformidade com as suas possibilidades, e devem esforçar-se por harmonizar as suas políticas a esse respeito. Em segundo lugar, conforme o indicado pelo mesmo artigo, os Estados deverão aplicar todas as medidas necessárias para garantir que as atividades sob sua jurisdição ou controle se efetuem.

Desse modo, diminuirão os prejuízos por poluição ao meio ambiente desse e de Estados não envolvidos, pela poluição causada por incidentes ou atividades sob sua jurisdição ou controle, de forma que não se estenda além das áreas onde exerçam direitos de soberania, de conformidade com a presente Convenção.

⁴⁸ O passo inocente consiste no fato de que os navios de todos os Estados podem navegar pelo mar territorial de outro, desde que seja um passo rápido sem prisões, sem prejudicar a paz, a boa ordem ou a segurança do Estado costeiro (um exemplo de um passo não inocente seria a realização de atividades de pesca ou poluentes).

O artigo 194 indica que as medidas tomadas devem referir-se a todas as fontes de poluição do meio marinho. Estas medidas devem incluir, *inter alia*, as destinadas a reduzir tanto quanto possível, primeiramente, a emissão de substâncias tóxicas, prejudiciais ou nocivas, especialmente as não degradáveis, provenientes de fontes terrestres, da atmosfera ou através dela, ou por alijamento.

Em segundo lugar, as medidas devem levar em conta a poluição proveniente de embarcações, em particular impor medidas para prevenir acidentes e enfrentar situações de emergência, garantir a segurança das operações no mar, prevenir descargas internacionais ou não e regulamentar o projeto, construção, equipamento, funcionamento e tripulação das embarcações.

Este segundo ponto é fundamental para esta dissertação, já que a CNUDM III tem entre suas prioridades que a poluição produzida por embarcações seja reduzida, tendo como intuito a proteção do meio ambiente marinho⁴⁹. Isso interessa ao presente trabalho, já que a hipótese inicial é a de conhecer se os mecanismos de proteção atuais realmente são eficazes, e este artigo, em sua segunda parte, gera funções específicas para os países signatários.

Em terceiro lugar, estão os casos de poluição proveniente de instalações e dispositivos utilizados na exploração ou aproveitamento dos recursos naturais do leito do mar e do seu subsolo, em particular as 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.

Subsequentemente, nos casos da poluição proveniente de outras instalações e dispositivos que funcionem no meio marinho, em particular as 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.

Neste sentido, ao aplicar 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 de conformidade com a presente Convenção.

⁴⁹ A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar III não define "ambiente marinho", embora pareça incluir ecossistemas, habitats, espécies ameaçadas ou em perigo e outras formas de vida marinha, e poluição atmosférica (SANDS, 2012, p.17).

O artigo 194 da CNUDM III busca promover que as medidas tomadas contemplem todas as ações necessárias para proteger e preservar os ecossistemas raros ou frágeis, bem como o habitat de espécies e outras formas de vida marinha, seja em vias de extinção, ameaçadas ou em perigo.

Assim, Maria Helena Rolim estabelece que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar III transforma em *hard law* o princípio 21 da Convenção de Estocolmo⁵⁰, que menciona a obrigação do Estado em assegurar que as atividades dentro de sua jurisdição, ou sob seu controle, não prejudiquem o meio ambiente de outro Estado ou de zona fora de sua jurisdição nacional (ROLIM, 1982, p.81).

Em sequência ao artigo 194, o artigo 195 da Convenção estabelece o dever de não transferir danos ou riscos, ou seja, de não transformar um tipo de poluição em outro, promovendo a aplicação de medidas para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho.

O artigo 211 da CNUDM III estabelece que 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.

Do mesmo modo, os Estados devem 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, devendo ser reexaminadas com a periodicidade necessária.

Com isto, os Estados devem adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações que hasteiem a sua bandeira ou estejam registradas no seu território. Tais leis e regulamentos devem ter, pelo menos, a mesma eficácia que as regras e normas internacionais, geralmente aceitas, que se estabeleçam por intermédio da organização internacional competente ou de uma conferência diplomática geral.

Os Estados que estabeleçam requisitos especiais para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, como condição para a admissão de embarcações estrangeiras nos

⁵⁰ Como foi mencionado no capítulo 1, a Convenção das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, celebrada em Estocolmo em 1972, é um dos eventos mais importantes na construção da proteção internacional do meio ambiente. Um dos principais avanços institucionais criados nesta Convenção foi a criação do PNUMA, Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente.

seus portos ou nas suas águas interiores, ou para fazerem escala nos seus terminais ao largo da costa, devem dar a devida publicidade a esses requisitos e comunicá-los à organização internacional competente.

Entre outras estipulações, o artigo 211 da CNUDM III estabelece que os Estados costeiros podem, no exercício da sua soberania no mar territorial, adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações estrangeiras, incluindo as embarcações que exerçam o direito de passagem inocente. De conformidade com a seção 3 da Parte II, tais leis e regulamentos não devem dificultar a passagem inocente de embarcações estrangeiras.

Os Estados costeiros podem, para fins da execução do estabelecido na seção 6 da CNUDM III, adotar relativamente às suas zonas econômicas exclusivas, 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.

Na seção 6, inciso c, é explicado, com referência à proteção de áreas perto de seu litoral, o seguinte:

c) Os Estados costeiros (...) devem notificar a organização se têm intenção de adotar 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.

As novas regulamentações ou leis mencionadas no inciso anterior deveram ser 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.

Pelo estudado nos parágrafos anteriores, considera-se à CNUDM III como o marco teórico da poluição dos mares e oceanos. Estabelecem-se competências aos estados costeiros, e impõem regras ao exercício das competências estatais, diferenciando estado costeiro, estado da bandeira⁵¹ e estado do porto⁵².

⁵¹ Cada navio mercante deverá ter um registro, em um país, que será conhecido como estado de bandeira ou bandeira de convenção. Este país terá jurisdição sobre o navio e é responsável pela inspeção que garantirá a navegação segura do navio. Os Estados de bandeira devem tomar as medidas apropriadas para assegurar que as embarcações que hasteiam sua bandeira, ou estejam registradas no seu território sejam proibidas de navegar enquanto não estiverem em condições. Os Estados deverão assegurar que as embarcações que hasteiam sua

Segundo Mariana Heck, o acidente marítimo ocasionado por embarcações pode gerar diferentes situações, levando em conta diferentes fatores:

A gravidade de um acidente marítimo depende de diferentes fatores, que podem ser sintetizados nos seguintes: (i) a quantidade de petróleo despejado; (ii) a natureza do produto, ou seja, a composição química; (iii) a fragilidade biológica da flora e da fauna locais; e (iv) as atividades humanas atingidas (HECK, 2013, p.197).

Os Estados deverão, portanto, agir de uma forma que não transfiram, direta ou indiretamente, os danos ou riscos de uma zona marítima para outra, e também não convertam um tipo de poluição em outra. Como aconteceu com a MARPOL, a CNUDM III também estabelece seis formas de poluição marinha.

A primeira delas é a de origem terrestre (art. 207), a segunda por atividades nos fundos marinhos e seu subsolo (art. 201 e art. 209), a terceira é a poluição de atividades relativas a fundos marinhos, jurisdição nacional (art. 208, #3), a quarta é a poluição por alijamentos (art. 210), a quinta a poluição proveniente de embarcações (Art. 211), e a sexta a poluição proveniente da atmosfera ou através dela (Art. 212).

No entanto, embora a CNUDM III tenha definido os diversos tipos de poluição, não estabeleceu regras acerca da responsabilidade civil dos Estados, deixando a salvaguarda do equilíbrio ecológico para as normas de direito internacional (PORTO, 2000, p.55).

Sem embargo, a crítica no parágrafo anterior não deixa sem importância a CNUDM III, que teve como contribuição fundamental o estabelecimento de regras objetivas no campo do direito internacional do meio ambiente, especificamente quanto à proteção e preservação do meio marítimo (ROLIM, 1998, p.177). Cabe observar que o progresso da normatização internacional sobre direito ambiental, na maioria das convenções e protocolos, revestia-se de caráter programático de *soft law*, mas no campo especificamente do direito do mar, essas regras possuem um núcleo de normas mais rígido.

No ano de 1990, em Londres, foi adotada a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em casos de Poluição por óleo, conhecida por suas siglas OPRC. Trata-se de uma convenção de cooperação entre os Estados, preocupados com a preservação e a prevenção dos danos ao meio ambiente.

bandeira tenham a bordo os certificados exigidos pelas regras e normas internacionais de prevenção, redução e controle de poluição do meio marinho (MARTINS, 2008, p. 274).

⁵² Quando um estado tem em seu porto uma embarcação que tenha gerado uma petição, seja por terceiros ou por iniciativa do próprio estado, o que comprova que essa embarcação viola as regras e normas internacionais aplicáveis e gera ameaças, podendo causar danos ao meio ambiente, o estado do porto deve tomar as medidas administrativas para impedir que essa embarcação navegue. O Estado do porto poderá autorizar que dita embarcação prossiga até o estaleiro de reparações mais próximo e elimine as causas de infração (Convenção *Montego Bay*, art. 219).

A OPRC permite que um Estado possa requisitar a outro ajuda e cooperação, em face de um acidente de grande porte (PORTO, 2000, p.55). Seu objetivo é dar efeito a um direito de intervenção, quando acontecer situações críticas, aperfeiçoando as capacidades nacionais, regionais e global em resposta à poluição por óleo.

Heck (2013, p.210) é da opinião que a OPRC é um instrumento nascido pela cooperação internacional produzida entre Estados, e serve como um mecanismo de prevenção, ao intentar que os Estados se preparem para prevenir situações de poluição por óleo.

No entanto, existem críticas contra a OPRC, já que na teoria estabelece-se que os governos instituiriam planos nacionais de contingência, tanto para navios quanto para as instalações em que haja risco de poluição, de maneira que a resposta contra possíveis acidentes seja imediata e efetiva, situação que, na prática, não ocorre⁵³.

Posteriormente, foi assinada em 1992 a Agenda XXI, gerada pela conferência Rio 92, que agiu como um plano de ação, com o intuito de ser adotada global, nacional e localmente por organizações do sistema das Nações Unidas, governos e sociedade civil, em todas as áreas em que a ação humana impacta no meio ambiente.

A realização da Agenda XXI ou 21 deu-se pela existência de assimetria dos Estados para enfrentar a questão ecológica, a ausência de ratificação da Convenção Montego Bay e as transformações de percepção do mundo em relação aos problemas ambientais, formando um quadro internacional eivado de paradoxos e complexidades (ROLIM, 1982, p.83).

A Agenda XXI foi o resultado da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), em conjunto com outros eventos de grande importância, como a Declaração do Rio, a Convenção sobre Diversidade Biológica, entre outras.

A Agenda XXI é o documento mais importante da Declaração do Rio 1992, pelo motivo de que cria o plano de ação que tem em vista atingir o desenvolvimento sustentável. Adicionalmente, traça os objetivos, atividades e os meios necessários para atingir um desenvolvimento sustentável.

A Agenda estabeleceu os direitos e as obrigações dos Estados, criando a base internacional sobre a qual devem apoiar-se as atividades voltadas para a proteção e o

⁵³ Segundo a autora Gisele Elias de Lima Porto, durante o acidente ocorrido no início dos anos 2000 no Rio de Janeiro, o plano de emergência existente era um “plano de papel”. Na prática, o plano não funcionou, pois não havia recursos, materiais necessários para colocá-lo em prática (PORTO, 2000, p.56).

desenvolvimento sustentável do meio ambiente marinho e costeiro, bem como seus recursos. Nesse sentido, enfrenta novos paradigmas: a vinculação entre o meio ambiente, o mundo industrializado e o mundo em desenvolvimento.

A Agenda XXI se dividiu em seções, sendo a primeira a dimensão social e econômica da questão do meio ambiente e desenvolvimento; a segunda foi direcionada ao fortalecimento do papel dos principais grupos envolvidos; e, por fim, a terceira seção promove os meios para assegurar a aplicação do programa estabelecido.

A Agenda XXI, especificamente no capítulo 17, estabeleceu a proteção dos oceanos, mares e das zonas costeiras e o uso racional e desenvolvimento dos recursos vivos. Esse capítulo tem o intuito de estabelecer formas de precaução e antecipação de possíveis problemas de poluição, pelo gerenciamento integrado e desenvolvimento sustentável das zonas costeiras, inclusive zonas econômicas exclusivas, da proteção do meio ambiente marinho, do uso sustentável e da conservação dos recursos marinhos vivos de alto mar, entre outros.

Incorpora um marco ecológico ao processo de exploração dos oceanos, nos moldes definidos na CNUDM. Em síntese, a Agenda XXI propõe uma nova parceria mundial, com ênfase para a cooperação internacional, acelerando o desenvolvimento sustentável dos países em desenvolvimento. Também obriga os Estados a utilizarem de forma sustentável os recursos marítimos e o gerenciamento integrado das zonas econômicas exclusivas.

Em 2001, a OMI preparou a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por danos causados por Óleo de tanques, conhecida como Convenção BUNKER, adotada para assegurar a indenização adequada, rápida e eficaz das pessoas vítimas de danos causados por derramamento de óleo, quando transportado em tanques de navios.

Em 2008, em Bruxelas, foi promulgada a Convenção Internacional relativa à Intervenção em alto-mar em casos de acidentes com poluição por óleo. Nessa convenção, estipulou-se que as medidas tomadas pelo Estado costeiro devem ser proporcionais aos danos que tenha efetivamente sofrido ou do que se encontre ameaçado (FREITAS, 2009, p.42).

Igualmente, a Convenção de 2008, dispõe que as partes, em alto-mar, possam tomar as medidas necessárias para atenuar, prevenir ou eliminar os perigos graves e iminentes de poluição ou ameaça de poluição das águas do mar, ocasionadas por óleo, resultantes de acidente marítimo ou de ações relacionadas a possíveis acidentes.

A Agenda 2030, da Cúpula do Desenvolvimento Sustentável, assinada no ano de 2015 na sede da ONU em Nova York, estabelece especificamente o Objetivo 14, da vida na água, em benefício da conservação e uso de forma sustentável dos oceanos, mares e recursos marinhos.

Neste capítulo, observou-se que o meio marítimo deverá ser protegido e preservado na perspectiva de que deve ser um espaço de manutenção da vida, fundamental para o ecossistema marinho e terrestre (ROLIM, 1998, p.154). Portanto, os Estados podem utilizar as áreas marinhas, mas devem ser conhecedores das proteções existentes em benefício do meio marítimo, contra os efeitos nocivos que possam resultar das atividades desenvolvidas em sua utilização.

Confirmou-se, portanto, que, como resultado da globalização, é promovida a realização de diferentes negócios jurídicos, com destaque para o transporte marítimo. No entanto, o transporte marítimo, embora produza a transferência de mercadorias para todas as partes do mundo, tem como consequência a proliferação da poluição marítima, produto das embarcações.

O controle da poluição proveniente de embarcações na esfera de jurisdição do Estado pode se pronunciar de diferentes formas. Uma delas é a normatização direcionada às embarcações que hasteiam a bandeira do estado e que estejam sob seu controle administrativo (ROLIM, 1998, p. 185), bem como pela imposição de requisitos especiais como condição para a admissão de embarcações estrangeiras em seus portos (o que poderia conhecer-se como um seguro contra poluição), ou em suas águas interiores ou para fazerem escala em seus terminais ao largo da costa, devendo dar a devida publicidade a esses requisitos.

Adicionalmente, quando for o caso, os incidentes devem ser comunicados à organização internacional competente, velando pela execução efetiva de tais regras, independentemente do local em que tenha sido cometida a infração.

Os problemas e desafios produzidos pelos movimentos globalizatórios são, e devem ser tratados de forma coletiva, como resultado de um processo dialético impresso pelo multilateralismo estatal e expresso numa agenda global, e onde, até a data atual, não se tem nada mais global para a espécie humana do que o mar (MENEZES, 2015, p.81).

Portanto, convenções e tratados internacionais foram criados para lidar com esse problema, que, depois de estudar este capítulo, gerou um começo no que é a proteção ambiental marítima, mas não têm sido suficiente.

Assim, no próximo capítulo serão estudados casos internacionais com base nas metas dos objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS), e se há adequação dos contratos de transporte para os pontos mencionados.

CAPÍTULO 4 - POSSÍVEIS RESPOSTAS AOS PROBLEMAS DECORRENTES DOS NEGÓCIOS JURÍDICOS, DO TRANSPORTE MARÍTIMO E CONSEQUENTES ATOS DE POLUIÇÃO MARÍTIMA: SEGUINDO OS OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Nos capítulos anteriores estudou-se a globalização como um resultado das necessidades globais na aquisição de bens e serviços. Abordou-se ainda, os negócios jurídicos, como mecanismo jurídico para conseguir promover o acesso a esses produtos e serviços, regulados em lei; e o transporte marítimo, nascido a partir dos movimentos globalizatórios, que permite o alcance dos produtos e dos serviços.

No âmbito do transporte marítimo, observou-se que as questões do mar e da terra se encontram intimamente relacionadas, precisando uma da outra, sendo este o motivo do gravíssimo problema da poluição marinha. Existindo episódios em que a sua gravidade foi subdimensionada em determinado momento, ocasionando, posteriormente, grandes estragos contra o meio ambiente e às pessoas que direta e indiretamente se encontram ligadas a ele.

No capítulo anterior, observou-se um vasto quadro de tratados e convenções que desejam promover a proteção do meio ambiente marinho, o que os interliga ao desenvolvimento sustentável que, se feito de forma positiva para o meio ambiente, ocasionará no uso e desfrute do meio ambiente marinho para as gerações atuais e futuras.

Nesse sentido, Martins (2007, p.266) considera que o desenvolvimento sustentável busca, primeiramente, o uso de transportes sustentáveis, sugerindo que uma das possibilidades de proteção ao meio ambiente marinho é a implementação de políticas públicas de desenvolvimento sustentável.

Entende-se que a existência de políticas públicas poderá ser promovida por diferentes meios, entre eles as regulações jurídicas e suas subsequentes regulamentações, o que se considera como ponto de partida para o cuidado e proteção dos mares e oceanos, mas não só se limitando à sua elaboração, mas, sobretudo, promovendo sua aplicação concreta.

No presente capítulo, pretende-se explicar o que alude uma “regulação jurídica” e suas diferenças com uma regulamentação. Partindo-se de uma revisão acerca da globalização, do comércio internacional, do transporte marítimo e da poluição marinha, será buscada a relação com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), especificamente os

relacionados à temática desta dissertação, promovendo possíveis ideias que poderiam promover a implementação de melhores políticas para a prevenção, precaução, cuidado e punição de situações referentes à poluição marinha.

Tal relação com os ODS se mostra necessária, na medida em que neste trabalho se discute a efetividade de normas de proteção ambiental no ambiente marinho, sendo que, a princípio, alguns dos ODS vêm ao encontro da construção normativa internacional que aborda o tema.

Finalmente, será feita uma revisão de casos ocorridos no Panamá e no Brasil, ligados à poluição marinha, fazendo uma comparação de como essas legislações pretendem proteger o meio ambiente marinho, segundo as convenções e tratados estudados no capítulo terceiro, e o estabelecido pelos ODS, tentando ainda encontrar uma resposta aos problemas de poluição marinha atuais, em crescente aumento.

4.1. DIFERENÇAS ENTRE REGULAÇÃO JURÍDICA E REGULAMENTAÇÃO JURÍDICA

4.1.1. REGULAÇÃO JURÍDICA

Antes de entrar na matéria, deve-se estabelecer que um dos principais objetivos, tanto das regulações quanto das regulamentações, é proteger. E, dependendo do ponto de vista, a definição de regulação jurídica terá diferentes opiniões sobre o que se vai proteger e se desenvolver com essa proteção.

Segundo Arnaud e Junqueira (2006, p.385), a regulação é toda atividade estatal de organização e disciplina da atividade econômica privada, desenvolvida pelo aparelho legislativo ou pelo executivo, geralmente, com a finalidade de manter o desenvolvimento da economia fundada na iniciativa privada de investimento e produção.

Na definição anterior, observa-se que o conceito de regulação se encontra unido ao desenvolvimento dos movimentos econômicos, produzido principalmente pela iniciativa privada. No entanto, considera que o Estado, utilizando seus organismos públicos, disciplinará e organizará os aspectos da economia, promovendo o desenvolvimento apropriado.

A mesma definição estabelece que a atuação reguladora do poder público se manifeste por três modos distintos: regulação pela individualização do direito com a decisão judicial; regulação pela criação de normas genéricas e interpessoais e a regulação pela oportunidade constatada pelos governantes (ARNAUD; JUNQUEIRA, 2006, p. 385).

Ou seja, uma regulação jurídica, em geral, pode ter diferentes sentidos de controle, seja de forma específica, de forma impessoal, ou individualizando o Direito por decisões do Poder Judiciário. A definição anterior não é errônea, mas pretende-se compará-la com outros autores para conhecer as diferentes percepções. Para os acadêmicos australianos John Braitwaite e Peter Drahos uma regulação pode ser definida como:

O conjunto de atos administrativos ou legais através dos quais o Estado intervém, com base na constituição de um país, a fim de orientar os agentes regulados, visando o interesse social. A modernidade não pode ser compreendida sem o entendimento da regulação (BRAITWAITE; DRAHOS. 2009, p.9).

Os autores afirmam que o Estado terá uma posição de organismo de intervenção, orientando os regulados para promoverem como último fim o interesse social, resguardando-os. As diferenças da definição de Junqueira e Arnaud em relação a Drahos e Braitwaite é que são mais metódicos e gerais, estabelecendo que o fim é o interesse social, não só o desenvolvimento econômico da iniciativa privada.

Para Rodrigo de Aragão (2005, p.107), uma regulação implica em um conjunto de medidas legislativas, administrativas e convencionais, abstratas ou concretas, pelas quais o Estado, de maneira restritiva da liberdade privada ou meramente indutiva, determina, controla ou influencia o comportamento dos agentes econômicos, evitando que lesionem os interesses sociais definidos no marco da Constituição e orientando-os em direções socialmente desejáveis.

Observando as três definições utilizadas, entende-se que o que caracterizará uma regulação jurídica depende do âmbito em que ela for aplicada, da área, e da entidade que produza a definição. Para o presente estudo, a regulação incorrerá na união dessas definições, porque se considera que terá o elemento de intervenção estatal na iniciativa privada e na esfera pública.

Nesse sentido, o Estado promoverá, por meio das regulações jurídicas, a formulação de documentos, conhecidos como leis, decretos, entre outros, para promover o desenvolvimento do País de forma sustentável não só na esfera ambiental, mas também economicamente, culturalmente e socialmente.

Observadas as definições abordadas, parte-se do pressuposto de que as regulações têm como intuito a proteção, e desta forma, é oportuno entender o conceito dessa palavra no âmbito do direito ambiental para Freire e Martins.

Segundo Freire e Martins (2003, p.312), uma proteção implica na salvaguarda dos atributos de um ecossistema, com vistas a objetivos específicos definidos. A proteção de uma coisa em específico sugere o cuidado para com ela, e segundo a percepção de Soares, proteger será:

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 (SOARES, 2001, p.20).

Soares considera que, ao proteger ambientalmente uma determinada área, procura-se a manutenção do equilíbrio ambiental, já que, quando não é possível esta proteção, ocorrerá a aplicação de uma punição. Observadas e estudadas as definições anteriores, considera-se oportuno seguir explicando o que se refere à regulamentação jurídica.

4.1.2. REGULAMENTAÇÃO JURÍDICA

Depois de ter estudado o significado de uma regulação jurídica e a conexão desta com a proteção de bens ambientais, convém estudar e diferenciá-la do que é uma regulamentação jurídica. Nesse sentido, Freire e Martins estabelecem que:

Um ato administrativo, posto em vigência, por decreto, para especificar os mandamentos da lei ou prover situações ainda não disciplinadas por lei. O regulamento embora não possa modificar uma lei, tem a missão de explicá-la e de prover sobre minúcias não abrangidas pela norma geral editada pelo legislativo (FREIRE; MARTINS. 2003, p. 327).

Nesse sentido, entende-se que um regulamento jurídico será a produção escrita emitida por meio de um ato administrativo, que explicará, especificará, aclarará ou interpretará o estabelecido em uma lei, porém, não podendo modificar o dito por esta.

Entende-se que uma regulação será o início, o que estabelecerá o norte do que o Estado quer controlar e proteger, e a regulamentação será o documento que procederá a explicar, interpretar e fazer o cumprimento da lei com um documento mais fácil para decodificar.

A importância tanto da regulação jurídica quanto da regulamentação jurídica é notória, uma vez que sem elas não poderia existir o entendimento do que o Estado tem interesse de regular e regulamentar. Em outras palavras, as regulações são os documentos iniciais, que, por motivos de sua complexidade, precisarão, em alguns casos, da explicação ponto por ponto, trabalho que será deixado para as regulamentações.

Os mares e oceanos consignam relevante fonte de riquezas e são de fundamental importância estratégica, ao suprir não só matéria prima, mas possibilidades de lazer, transporte e qualidade de vida, o que consagra, ainda mais, estes espaços como um dos baluartes da economia internacional globalizada.

Neste sentido, afirma Martins (2008, p. 242) que inexistente no âmbito do Direito Internacional do Meio Ambiente, outra matéria referente à poluição do meio ambiente que seja tão normatizada, como o Direito do Mar. A proteção do meio ambiente e os altos níveis de produção encontram-se entre os objetivos que desejam ser monitorados e melhorados pela Organização das Nações Unidas, estabelecendo-os como quesitos inseridos nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.

4.2. OS OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (ODS) COMO PARADIGMA PARA A PROTEÇÃO DOS MARES E OCEANOS

O uso dos recursos naturais encontrados no meio ambiente em seus diferentes cenários (terrestre, marítimo, aéreo) permite aos seres humanos, animais e plantas conviverem pacificamente em um mesmo entorno. No entanto, esse uso encontra-se condicionado à manutenção do meio ambiente dentro de seu equilíbrio racional, permitindo a utilização na medida certa e evitando o abuso.

Nesse sentido, poderá ser promovido um desenvolvimento, tanto econômico, social, cultural, entre outros, como a manutenção do meio ambiente sadio e equilibrado. A sustentabilidade desse meio ambiente permitirá, então, o desenvolvimento integral de todas as áreas que precisam dele para seu correto funcionamento.

Assim, a sustentabilidade é um dos princípios ambientais que têm sido aceitado de forma universal, até na perspectiva jurídica. O termo “desenvolvimento sustentável” é considerado como um dos mais difundidos no “jargão ambiental” (DERANI, 2008, p.122),

decorrência da atual globalização e do problema de apropriação dos recursos naturais, e da má utilização deles, como acontece no caso da poluição marinha.

Como contexto histórico, o nascimento do termo “desenvolvimento sustentável” foi formulado de forma mais concreta em 1987, no relatório das Nações Unidas, preparado por uma equipe dirigida por Gro Harlem Brundtland, ex-primeira ministra da Noruega.

A equipe liderada por Brundtland definiu o conceito de desenvolvimento sustentável, assim:

Desenvolvimento sustentável é aquele que é capaz de satisfazer as necessidades dos presentes sem comprometer a capacidade das futuras gerações de satisfazer as suas (Our common future, 1987).

Nos termos do relatório, desenvolvimento sustentável compreende duas palavras-chave: o conceito de necessidades, incluindo as necessidades dos países pobres; e a ideia dos limites impostos pelo Estado da técnica e organização social (ARNAUD; JUNQUEIRA, 2006, p.135).

Os pesquisadores Arnaud e Junqueira (2006, p. 136) criticam e estabelecem para onde não deve se encaminhar o desenvolvimento sustentável:

O desafio que se deve buscar é o distanciamento do discurso ambiental retórico prevalecente, que se apodera do termo “desenvolvimento sustentável” e propositadamente retira-lhe todo seu significado material; ou que se perde em um emaranhado de normas em contínua mutação.

Considera-se acertada a posição dos autores neste primeiro ponto, pois eles concordam que desenvolvimento sustentável não deve ficar como um sonho de um mundo perfeito, como acontece em alguns casos no direito ambiental. A ideia é proteger o meio ambiente, promover o desenvolvimento e evitar falas utópicas.

Ainda neste sentido, Arnaud e Junqueira afirmam:

A construção do meio ambiente ecologicamente equilibrado reside nas relações do tecido social, no mundo da vida. Temos a identificação da construção do desenvolvimento sustentável com a própria construção dos direitos humanos. Esse é o verdadeiro desenvolvimento sustentável: a busca por relações humanas dignas (ARNAUD; JUNQUEIRA; 2006, p.136).

Junqueira e Arnaud levam em conta o estabelecido pela Constituição do Brasil de 1988 no que se relaciona à construção do meio ambiente ecologicamente equilibrado, entendendo que para a concretização deste, deve existir equilíbrio com o mundo da vida, que incluirá as relações sociais, culturais, científicas, políticas, entre outras.

Nota-se que quando se usa a expressão “desenvolvimento” é comum que alguns segmentos da sociedade a associem à expansão da atividade econômica, primeiramente, o que não deve ter apenas esta prioridade. O objetivo do desenvolvimento, no caso do desenvolvimento sustentável, é promover as ideias, de forma que o progresso chegue às grandes e pequenas nações, aos povos mais recônditos, e não só as potências mundiais, ao mesmo tempo em que haja preservação e proteção do meio ambiente.

Em concordância com o citado, a Declaração do Rio (ONU, 1992) estabelece em seu princípio 3, o seguinte:

O direito ao desenvolvimento deve ser exercido de tal forma que responda equitativamente as necessidades de desenvolvimento e as necessidades ambientais das gerações presentes e futuras (ONU, 1992, p.3).

A Declaração do Rio vai ao encontro com o estabelecido no Relatório Brundtland, e estabelece que o exercício de ações que promovam o desenvolvimento deve ser equitativo e que os recursos naturais possam ser usados, integralmente, pelas gerações futuras.

No entanto, a definição de desenvolvimento sustentável incorre em outros aspectos, além de manter os bens naturais preservados para o futuro, pois, deve ser implantado em cada país e região tendo em vista suas próprias prioridades e especificidades.

Sendo assim, o requerido pelo Panamá não vai ser o mesmo que do Brasil, no que se refere à sustentabilidade. Derani (2008, p.172) indica que a construção do desenvolvimento sustentável deve ser através de um trabalho de discussão política de prioridades, fundado em valor e princípios que possam ser garantidos juridicamente, promovendo ações menos destrutivas dos homens entre si e do homem com a natureza.

Nesse sentido, no ano de 2015 foram estabelecidos 17 objetivos pela ONU – Organização das Nações Unidas, conhecidos como os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). O processo foi iniciado em 2013, seguindo mandato emanado da Conferência Rio+20, com a meta de orientar as políticas nacionais e as atividades de cooperação internacional nos próximos quinze anos, sucedendo e atualizando os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM).

Por conseguinte, os 17 objetivos têm como intuito e procuram promover o cuidado não só das esferas sociais, culturais, econômicas, mas também da esfera ambiental. No presente trabalho não se abordarão todos os objetivos devido à amplitude do tema, mas serão explicados dois pontos específicos, relacionados à temática desta dissertação. Os objetivos de

desenvolvimento sustentável esclarecidos serão o número 12, relacionado a padrões de consumo sustentáveis, e o número 14, que estabelece a conservação e uso dos oceanos.

4.2.1. OBJETIVO 12: CONSUMO E PRODUÇÕES SUSTENTÁVEIS

As metas para o desenvolvimento sustentável têm como intuito o estabelecimento de prazos para cumprir com determinadas ações, para a melhoria, bem-estar e proteção do meio ambiente.

Segundo o objetivo 12, pontos 2 e 3, é estabelecida uma meta até o ano de 2030 “para alcançar a gestão sustentável e o uso eficiente dos recursos naturais”, para reduzir pela metade o desperdício de alimentos *per capita* mundial, nos níveis de varejo e do consumidor, e reduzir as perdas de alimentos ao longo das cadeias de produção e abastecimento, incluindo as perdas pós-colheita.

O ponto 12.5 deste objetivo propõe que, até o ano 2030, será promovida “a redução substancial de resíduos por meio da prevenção, redução, reciclagem e reuso” e garantida que as pessoas, em todos os lugares, tenham informação relevante e conscientização para o desenvolvimento sustentável e estilos de vida em harmonia com a natureza. Para o presente estudo, o ponto 12.5 está relacionado com “o intuito de promover a diminuição de resíduos”, que é um dos grandes fatores que contribuem para a poluição marinha.

Para o ano de 2020, se propõe como objetivo alcançar o manejo ambientalmente saudável dos produtos químicos e de todos os resíduos ao longo de todo o ciclo de vida destes, de acordo com os marcos internacionais acordados, bem como de reduzir significativamente a liberação destes para o ar, água e solo, para minimizar seus impactos negativos sobre a saúde humana e o meio ambiente

Nesse sentido, o ODS 12 incentiva as empresas, segundo o ponto 7, especialmente as grandes e transnacionais, “a adotar práticas sustentáveis e a integrar informações de sustentabilidade em seu ciclo de relatórios, além de que possam promover práticas de compras públicas sustentáveis”, de acordo com as políticas e prioridades nacionais.

A ideia central do objetivo 12, portanto, é a promoção e o apoio dos países em desenvolvimento, gerando um grau de globalização, procurando fortalecer as capacidades

científicas e tecnológicas desses países, com o intuito de mudar para padrões mais sustentáveis de produção e consumo.

Além disso, procura desenvolver e implementar ferramentas para monitorar os impactos do desenvolvimento sustentável para o turismo sustentável, que gera empregos, promove a cultura e os produtos locais.

Um ponto consideravelmente relevante neste objetivo, também, é o indicado no objetivo 12, seção c, que estabelece “racionalizar subsídios ineficientes aos combustíveis fósseis”, tendo em vista que são medidas que encorajam o consumo exagerado, ao mesmo tempo em que propõe a eliminação de distorções de mercado, de acordo com as circunstâncias nacionais. Nesse sentido, promove a possibilidade de uma reestruturação fiscal e a eliminação gradual dos subsídios que prejudicam mais que promovem.

A ideia, portanto, será levar em conta as necessidades específicas e condições dos países em desenvolvimento e de minimizar os possíveis impactos adversos sobre o seu desenvolvimento de uma forma que proteja os pobres e as comunidades afetadas.

No sentido de implementar o Objetivo de Desenvolvimento 12, diferentes entidades nacionais e internacionais encontram-se cumprindo seus mandatos. Tal é o caso do acontecido no Fórum Político de Alto Nível da ONU, celebrado em julho de 2018, onde foi defendido que o setor privado abandone o paradigma do “crescimento pelo crescimento” (NAÇÕES UNIDAS BRASIL, 2018).

A ênfase sobre este tema foi feita no Fórum, já que este estabeleceu entre seus pilares o ODS 12. O enviado especial da ONU para os oceanos, Peter Thomson, cobrou que as políticas empresariais de sustentabilidade sejam monitoradas adequadamente, e citou que a exploração de recursos de países em desenvolvimento pelas economias ricas gera grandes críticas e retrocessos ambientais.

Thomson referiu-se sobre isto já que atualmente 93% das 250 maiores empresas do planeta fazem acompanhamentos sobre suas atividades produtivas e questões de sustentabilidade. Até 2018, pelo menos 108 países já tinham elaborado iniciativas para melhorar o modo como as pessoas, corporações e governo consomem e produzem, lembrando o estabelecido no Objetivo de Desenvolvimento 12, o qual aborda a produção e o consumo sustentáveis.

Thomson enfatizou que:

Vemos um futuro melhor no movimento que se afasta de modelos econômicos que valorizam o crescimento pelo crescimento e vão em direção a modelos que respeitam os limites planetários e sustentam uma visão da humanidade vivendo em harmonia com a natureza (NAÇÕES UNIDAS BRASIL, 2018).

O consumo e produção sustentável são necessários, já que, de acordo com o Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais da ONU, o mundo sofre da extração em massa de matérias-primas brutas nos países de baixa renda, com o intuito de sustentar as práticas produtivas aceleradas das economias ricas (NAÇÕES UNIDAS BRASIL, 2018).

Neste sentido, a ONU Meio Ambiente lançou em abril de 2019 uma publicação que detalha o portfólio de atuação do Brasil em matéria de Meio Ambiente, para o período de 2017 a 2018, a publicação apresenta todos os projetos de caráter nacional e destacando os resultados desses dois anos de pesquisa.

Entre os tópicos de destaque encontra-se a criação de uma metodologia que define critérios de sustentabilidade para produtos e serviços em compras governamentais, compartilhando as fichas técnicas com parceiros como a Advocacia-Geral da União (AGU), a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), o Supremo Tribunal Federal (STF), o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) e a Marinha do Brasil, que têm abraçado e ampliado a Agenda Nacional das Compras Públicas Sustentáveis (PNUMA, 2019).

4.2.2. OBJETIVO 14: CONSERVAÇÃO E USO SUSTENTÁVEL DOS OCEANOS, DOS MARES E DOS RECURSOS MARINHOS PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

O Objetivo 14 promove a conservação e uso sustentável dos oceanos, dos mares e dos recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável. Nesse sentido, entre seus pontos iniciais, o objetivo estabelece que, até 2025, deverá ser promovida e reduzida significativamente a poluição marinha de todos os tipos, especialmente a advinda de atividades terrestres, incluindo detritos marinhos e a poluição por nutrientes.

Assim, e como método propulsor, o objetivo impulsiona que, até 2020, deverão ser geradas formas sustentáveis de proteção dos ecossistemas marinhos e costeiros para evitar impactos adversos significativos, inclusive por meio do reforço da sua capacidade de

resiliência e tomada de medidas para a sua restauração, a fim de assegurar oceanos saudáveis e produtivos.

Também até o ano de 2020, estabelece-se que deverá se regular, efetivamente, a coleta, e acabar com a sobrepesca ilegal não reportada e não regulamentada e as práticas de pesca destrutivas, e implementar-se planos de gestão com base científica para restaurar populações de peixes no menor tempo possível, pelo menos a níveis que possam produzir rendimento máximo sustentável, como determinado por suas características biológicas.

Além disso, o ODS 14 estabelece no ponto 5 que deveram ser conservadas pelo menos 10% das zonas costeiras e marinhas, de acordo com a legislação nacional e internacional, com base na melhor informação científica disponível, e proibir-se certas formas de subsídios à pesca.

Assim, atribui-se que os atos que contribuem para a sobrecapacidade e a sobrepesca sejam eliminados, segundo o ODS 14.6, além dos subsídios que neles contribuam, e que se abstenha de introduzir novos subsídios como estes.

Este objetivo, em consonância com o ponto 14.3, também estabelece que deverá existir a minimização e o enfrentamento dos impactos da acidificação dos oceanos, inclusive por meio do reforço da cooperação científica em todos os níveis.

Regula que, até 2030, deverão aumentar os benefícios econômicos para os pequenos Estados insulares em desenvolvimento e os países menos desenvolvidos, a partir do uso sustentável dos recursos marinhos, inclusive por meio de uma gestão sustentável da pesca, aquicultura e turismo.

Adicionalmente ao aumento do conhecimento científico, desenvolvimento de capacidades de pesquisa e transferência de tecnologia marinha, deverá se levar em conta os critérios e orientações sobre a Transferência de Tecnologia Marinha da Comissão Oceanográfica Intergovernamental.

O objetivo do ponto anterior é o de melhorar a qualidade dos oceanos e contribuir com a biodiversidade marinha para o desenvolvimento dos países, em particular os estados insulares e demais países menos desenvolvidos⁵⁴.

⁵⁴ Um dos pontos mais importantes deste objetivo que está relacionado diretamente com esta pesquisa, é aquele assinalado no ponto 14.c, que indica que deverá se assegurar a conservação e o uso sustentável dos oceanos e seus recursos pela implementação do direito internacional, como refletido na CNUDM (Convenção das Nações

Nesse sentido, observa-se que uma das grandes preocupações ambientais é a maré de lixo plástico que invade mares e oceanos. Tanto que o Objetivo estabelece como meta principal, dentro deste Objetivo, a poluição marinha, tópico central deste estudo.

O transporte marítimo é considerado como um dos principais fatores geradores de poluição química e orgânica, bem como de resíduos sólidos (NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2017, p.3). Nesse sentido, O Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação tem promovido e coordenado a participação do Brasil na Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI) no que se refere às ciências oceânicas.

A COI, secretariada pela UNESCO, promove a cooperação internacional e coordena programas relacionados à pesquisa, a sistemas de observação, serviços ecossistêmicos oceânicos, mitigação de danos e desenvolvimento de capacidades, com vistas a ampliar o conhecimento e efetivamente manejar os recursos naturais nas regiões marinhas e oceânicas. A Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil (DHN) coordena e promove a participação do país na COI (NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2017, p.5).

Internacionalmente, a Campanha Mares Limpos⁵⁵ (#MaresLimpos) tem missão de mobilizar governos, parlamentares, sociedade civil e setor privado para fortalecer ações que reduzam a contribuição do País ao problema global dos plásticos descartáveis.

A campanha global Mares Limpos foi lançada com o intuito de combater a poluição plástica que chega aos oceanos (PNUMA, 2019, p. 71). Para isso, a iniciativa implica que governos criem políticas para redução do plástico, convoca a indústria a reduzir a produção de embalagens e produtos plásticos descartáveis e provoca os consumidores a mudarem seus hábitos de consumo e descarte, antes que danos irreversíveis sejam causados aos mares.

Alguns dos principais objetivos da campanha são: eliminar o uso de microesferas de plástico em produtos de higiene pessoal, banir ou taxar sacolas plásticas e reduzir drasticamente outros itens de plástico descartável. Ao conectar indivíduos, grupos da sociedade civil, indústrias e governos, a ONU Meio Ambiente pretende transformar hábitos,

Unidas sobre o Direito do Mar), que provê o arcabouço legal para a conservação e utilização sustentável dos oceanos e dos seus recursos, conforme registrado no parágrafo 158 do “Futuro Que Queremos”.

⁵⁵ O projeto, criado pela ONU Meio Ambiente, tem o objetivo de reduzir os impactos dos plásticos descartados nos oceanos (MARES LIMPOS, 2017). A campanha quer mobilizar governos, ativistas, empresas e sociedade civil para fortalecer a conscientização da necessidade de reduzir os plásticos descartáveis e banir as microesferas em produtos de higiene e cosméticos. A campanha foi lançada no Brasil o 7 de junho de 2017, e no Panamá, a iniciativa está desde o ano 2018.

práticas, normas e políticas ao redor do mundo para combater o lixo no mar e os prejuízos que ele causa.

No Panamá, entre os anos de 2015 a 2017 se investiu aproximadamente U\$ 1.275 milhões de dólares (NACIONES UNIDAS, 2017, p. 65) para a Fase 1 do Projeto de limpeza da Cidade e Baía do Panamá, que consiste no tratamento das águas residuais e a proteção das zonas úmidas no Panamá.

Depois de ter estudado estes dois objetivos, concorda-se com a opinião de Silva, ao estabelecer que se o desenvolvimento não elimina a pobreza absoluta e não propicia um nível de vida que satisfaça as necessidades essenciais da população em geral, ele não pode ser qualificado de sustentável (SILVA, 2000, p.27). Portanto, estudou-se como tem sido os movimentos a favor do mencionado nos capítulos anteriores.

4.3. ESTUDO CONCRETO DE CASOS BRASIL E PANAMÁ: CASOS DE POLUIÇÃO MARINHA POR TRANSPORTE MARÍTIMO: SOLUÇÕES ENCONTRADAS.

Com o estudo anterior dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, no tópico atual serão apresentados casos concretos de poluição marinha no Panamá e no Brasil, tendo em vista que estes dois países são signatários da CNUDM⁵⁶ e por serem membros da Rede Operativa de Cooperação Regional de Autoridades Marítimas (ROCRAM⁵⁷) e dos ODS.

A indicação destes casos concretos tem como objetivo apontar as diversas falhas do sistema de comércio no que se refere à proteção ambiental. Conhecendo estas falhas, será possível apontar algumas orientações, sendo uma delas a contestação de todo o sistema de comércio marítimo, o que implicaria em contestar o próprio sistema capitalista de produção, incapaz de promover a manutenção do meio ambiente equilibrado.

Não sendo o foco do presente trabalho, ainda que exemplos concretos não faltem, caberia indicar em que medida o sistema de proteção marítima internacional poderia ser aperfeiçoado.

⁵⁶ CNUDM: Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do mar. Disponível em: <http://www.iea.usp.br/noticias/documentos/convencao-onu-mar>.

⁵⁷ ROCRAM, Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sec-imo/rocram>

A ROCRAM foi estabelecida em outubro de 1983, em reunião realizada sob o patrocínio da Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL), do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e pela Organização Marítima Internacional (IMO), na sede da CEPAL, localizada em Santiago no Chile (ROCRAM, 2019).

A reunião promoveu a organização e a cooperação entre autoridades marítimas, pela qual ficou estabelecida por meio da Resolução n° 3 que se agrupariam dentro dela as autoridades marítimas de diferentes regiões para compartilharem experiências, estabelecerem problemas em comum e promoverem soluções para os problemas detectados.

Ao longo do tempo, em suas Reuniões Ordinárias e Extraordinárias, a ROCRAM tem aprovado inúmeras resoluções, bem como Estratégias de Segurança Marítima, de Proteção do Meio Ambiente Marinho e de Formação Marítimo Pesqueira, que, inicialmente, vigoraram até 2006.

Posteriormente, foi feita a revisão e atualização das Estratégias da Rede, que foram unificadas e aprovadas em reunião realizadas em janeiro de 2006, passando a constituir a Estratégia Marítima para a ROCRAM para o período de 2006 a 2010. A última atualização publicada estabelece que a rede estava em fase de revisão final para aprovação na reunião ordinária que seria realizada em 2012, estabelecendo a Estratégia para o período de 2011 a 2015.

Além disso, a ROCRAM é uma importante organização que tem entre seus objetivos promover a preparação dos países para lidar com vazamentos de petróleo e o estabelecimento de mecanismos que facilitem a cooperação e a coordenação regional, em casos de grandes derramamentos e emergências de poluição marítima na região.

Entendendo o parágrafo anterior, pode-se dizer que, após os objetivos de desenvolvimento sustentável, a ROCRAM foi um dos movimentos internacionais mais atuais contra a poluição marinha desde 1983. Portanto, pela preocupação dessa Rede, que gera um ponto em comum entre estes dois países, nos itens a seguir serão estudados casos de poluição marinha no Panamá e no Brasil, tentando entender os principais problemas ocorridos e as formas de solução do problema, sob o aspecto jurídico.

4.3.1. CASOS DE POLUIÇÃO MARINHA NO PANAMÁ

Segundo estudos feitos pelo Programa das Nações Unidas do Meio Ambiente, 30% do lixo produzido diariamente no Panamá termina no mar (JARAMILLO, 2016). Essa quantidade, em números, representa quase 700 toneladas de lixo por dia que possuem como destino o mar.

Pelo anterior, a Autoridade de Recursos Hídricos do Panamá (ARAP) é a autoridade dedicada à proteção do campo marinho e recursos hídricos do país. A ARAP promove o uso sustentável dos recursos aquáticos, mantendo a harmonia com o meio ambiente e salvaguardando a segurança alimentar, por meio de uma gestão efetiva.

Entre os objetivos da ARAP se encontram a administração, promoção, desenvolvimento, projeção e aplicação das políticas, estratégias, normas legais e regulamentárias, planos e programas, relacionados de forma direta com as atividades da pesca, direção marinho-costeira e atividades relacionadas (ARAP, 2019), com o intuito de manter a produção, conservação, controle, administração, pesquisa e utilização responsável e sustentável dos recursos aquáticos.

O mais relevante desta Autoridade é que ela deverá considerar, sempre, os princípios de precaução, interdependência, coordenação, cooperação, corresponsabilidade e subsidiariedade para desempenhar funções relacionadas à pesca, aquicultura, manejo marinho-costeiro e atividades relacionadas.

No intuito de reforçar esses objetivos e princípios, no ano de 2015, a ARAP teve a concessão de um projeto de inversão para a construção de uma Direção Geral de Pesquisa e Desenvolvimento, o que permitiria a habilitação de um Centro de Pesquisas Marinhas.

Assim, a ARAP asseguraria o desenvolvimento de uma cultura produtiva e social dos recursos aquáticos de maneira sustentável, em harmonia com o meio ambiente, para melhorar a qualidade de vida dos habitantes da República do Panamá.

Os benefícios que trariam o novo Centro seriam a habilitação de um prédio apto para as pesquisas marinhas com laboratórios de biologia pesqueira, qualidade da água e poluição marinha, com as melhorias necessárias para seu funcionamento (ARAP, 2019).

Infelizmente, até o momento da conclusão deste trabalho de pesquisa, o centro de pesquisa marinha não tinha sido habilitado no Panamá, nem parece ter previsão de ser

habilitado. O governo panamenho habilitou, segundo o orçamento lei 2017, U\$ 55.000,00 para a construção e desenvolvimento do Centro, no entanto, o último quadro publicado pelo ARAP, referente aos projetos em andamento, estabelecia que os aportes eram de 0% até agosto de 2017.

registros

PROYECTO	CÓDIGO SINIP	PRESUPUESTO MODIFICADO	ASIGNADO A AGOSTO	EJECUTADO A AGOSTO	% FINANCIERO	AVANCE FÍSICO
experimentales					0%	70%
Desarrollo y Masificación de la Acuicultura Rural	9141.999	243.893.00	212.836.00	110.704.34	52%	70%
					0%	0%
					0%	0%
					0%	0%
Calidad De Agua					0%	0%
Habilitación Del Centro de Investigaciones Marinas	16904.000	55.000.00	55.000.00	0.00	0%	0%
Desarrollo Taxonomía molecular de Macrualgas en Azuero	16905.000	5.000.00	5.750.00	3.082.50	54%	54%

Mostrando desde 1 hasta 10 de 10 registros. Anterior Siguiente

Figura 7. Orçamento destinado para a construção do centro de pesquisas marinhas, avanços de 0%. Fonte: <http://arap.gob.pa/proyectos-institucionales/>.

Em outras palavras, a ARAP existe, só que o centro de pesquisas até o momento não foi habilitado, o que representa um atraso para o País no que se refere à proteção marinha, pelo motivo de que o País necessita deste para melhorar suas formas de proteção ambiental marinha.

O Panamá, além das duas entidades mencionadas anteriormente (ARAP e AMP), tem um Ministério de Proteção ao Meio Ambiente, conhecido como Ministério do Medio

Ambiente⁵⁸ (anteriormente conhecido como Autoridade do Ambiente), que entre as obrigações e responsabilidades estão:

Artigo 2: [...]

8. Promover e facilitar a execução de projetos ambientais, segundo o estabelecido, pelo meio dos organismos públicos estatais setoriais e privados [...]

23. Estabelecer e gerir áreas especiais de gestão marinha costeira como parte da ordenação ambiental do território, sem prejuízo das regulamentações de pesca e aquicultura que estão nessas áreas da Autoridade de Recursos Aquáticos do Panamá (PANAMÁ, 2015).

É importante salientar que no Panamá as atribuições e competências estatais de proteção do meio ambiente e do meio ambiente marinho encontram-se divididas nas três instituições mencionadas anteriormente: Autoridade dos Recursos Hídricos do Panamá (ARAP), Autoridade Marítima do Panamá (AMP), e o Ministério do Ambiente (MINAM).

O Panamá é considerado um país privilegiado devido à sua localização geográfica, com um canal interoceânico que permite ao transporte marítimo mundial facilitar suas rotas, motivo pelo qual os casos de poluição marítima são bastante prováveis, tanto para os navios internos que fazem suas rotas de transporte, pesca e lazer, quanto para os navios que transitam internacionalmente no Panamá para transportarem suas cargas.

Pela necessidade de uma entidade que cuidasse das áreas marinhas, foi prioritária, a criação da Autoridade Portuária, conhecida mais tarde como Autoridade Marítima do Panamá (AMP), pelo Decreto-Lei 7 de 10 fevereiro de 1998⁵⁹. Foi de grande importância para o país e para o que a poluição marítima representa, já que estabeleceu, no artigo 4, itens 6 e 12, o seguinte:

Artigo 4. A autoridade terá as seguintes funções:

6. Para garantir o estrito cumprimento estabelecido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, e outros tratados, convenções e instrumentos internacionais ratificados pelo Panamá em relação com o sector marítimo.

Este artigo indica que a AMP será a encarregada, principalmente, do que fora estabelecido pela CNUDM, além de outros tratados sobre a segurança marítima que o Panamá é signatário, sendo de exclusiva responsabilidade da AMP o cuidado, proteção e prevenção do Mar do Caribe e do Oceano Pacífico. Em consonância com o acima exposto, o item 12 do artigo 4 do Decreto-Lei 7 de 1998 estabelece:

⁵⁸ Nome modificado pela Lei 8 de 25 de março de 2015. Acesso disponível em: http://www.miambiente.gob.pa/images/documentos_temporales/Ley_8_del_25_de_marzo_de_2015.pdf

⁵⁹ Acesso disponível em: <https://docs.panama.justia.com/federales/decretos-leyes/7-de-1998-feb-17-1998.pdf>

12.Coordenar junto ao Instituto Nacional de Recursos Naturais Renováveis (agora Ministério do Meio Ambiente), ou seu equivalente, de conformidade com o estabelecido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, bem como no determinado pela legislação nacional, respeitando os espaços marítimos e costeiros, protegidos sob sua responsabilidade.

O anterior confirma que o Panamá, desde 1998, tem entre seus principais interesses garantir que a AMP cumpra, dentro de suas funções específicas, o cuidado pelo devido cumprimento do estabelecido na CNUDM, que entre seus diferentes pontos, estabelece os tipos de poluição marítima que existem⁶⁰, e que devem os oceanos e mares serem protegidos.

Devido à preocupação nos casos de poluição marinha no Panamá, em 2018 a Autoridade Marítima do Panamá (AMP) promoveu um processo de licitação do tipo “melhor valor” para delegar por 20 anos o serviço de limpeza das águas marinhas do País em caso de poluição (OHIGGININS, 2018).

O ato público foi feito com o intuito de obter uma empresa que se encarregasse da limpeza, prevenção e mitigação de hidrocarbonetos e substâncias potencialmente perigosas provenientes de navios, além de instalações marítimas e terrestres nas águas jurisdicionais panamenhas.

O motivo principal da procura de uma empresa que pudesse proteger o estabelecido no parágrafo anterior surgiu pela ampliação do Canal do Panamá, terminada em 2016, e a potencialidade de criação de novos portos nas províncias de Panamá e Colón, o que aumentaria o trânsito marítimo e os riscos de poluição (OHIGGININS, 2018).

Inicialmente, faz-se necessário esclarecer o ocorrido entre 1997 e 2018 com a empresa Ocean Pollution Control, S.A., e posteriormente abordar a situação atual do Panamá no que se refere à decisão de uma possível licitação para escolher a entidade que será encarregada da prevenção e limpeza de poluição marinha nas águas jurisdicionais panamenhas.

No final do século XX foi realizada a contratação direta de uma empresa que pudesse realizar a gestão de limpeza dos acidentes marítimos e terrestres, quando estivesse em perigo os mares e oceanos, já que a AMP não contava com os meios para realizá-lo por si mesma.

Em 1997, outorgou-se esta atividade a *Ocean Pollution Control* (OPC), empresa concessionária por meio do contrato 2-033-97, concedendo à OPC o direito de realizar a

⁶⁰ Entre os diferentes tipos de poluição existentes, encontram-se a poluição terrestre, telúrica, marinha, atmosférica, entre outras.

limpeza de contaminantes provenientes de fontes terrestres e marítimas dentro das águas territoriais da República de Panamá.

No entanto, a concessão gerou problemas e dúvidas na população panamenha, pelo motivo de que a OPC assinou com a antiga Autoridade Portuária Nacional (APN), sem nenhuma licitação, um contrato para a limpeza de poluentes de navios em portos panamenhos, no dia 14 de outubro de 1997 (DIAZ, 2016). No entanto, o contrato foi mantido, com começo oficial de operações no dia 3 de dezembro de 1997 (PRIETO, 2017). A OPC teve entre suas funções autorizar a retirada e a disposição final de poluentes, rejeitos e lixo recolhidos desde as embarcações, deixados por derrame de hidrocarbonetos ou outros químicos dentro das áreas portuárias, incluindo os outorgados na concessão de portos de operadores privados, como Balboa, Cristóbal, Coco Solo, entre outros.

Essa última função foi outorgada à OPC em cumprimento do Convenio MARPOL 73/78 e seus anexos. O contrato foi firmado, inicialmente, por um período de 20 anos, de 1997 até 2017. No entanto, a contratação desta empresa pela antiga ANP, agora AMP, teve problemas desde o começo, por sua escolha duvidosa e posteriormente com a Controladoria Geral da República de Panamá.

A Controladoria alegou, no ano 2003, por meio de uma Ação Contenciosa Administrativa⁶¹ estabelecida na pasta 398-03 da Câmara III do Contencioso Administrativo do Supremo Tribunal de Justiça, que a cláusula segunda do Contrato, permitia à concessionária cobrar por seus serviços uma tarifa, segundo o sistema de custos, mais uma porcentagem de administração.

Segundo Hugo Torrijos, ex diretor da APN, a chave de todo "este problema" está nas tarifas por despoluição (CAMPOS, 2000). Até novembro de 1998, todos os barcos que se abasteciam de petróleo nas águas panamenhas pagavam às empresas petroleiras (Shell,

⁶¹ Dependendo do país, o sistema de controle administrativo mudará sendo os mais comuns o sistema francês ou do contencioso administrativo e o sistema inglês ou judiciário. O primeiro analisa, com exclusividade, os atos administrativos, excluindo-os da apreciação judicial. Há uma jurisdição especial do contencioso administrativo, formada por tribunais de índole administrativa, o que determina a existência de uma dualidade de jurisdição, qual seja, a jurisdição administrativa, formada pelos tribunais de natureza administrativa, e a jurisdição comum, formada pelos órgãos do Poder Judiciário, com a competência de resolver os demais litígios. Do outro lado, existe o sistema inglês, que também é chamado de sistema judiciário, da jurisdição una ou do controle judicial, sendo o que todos os litígios, sejam administrativos ou de interesses exclusivamente privados, podem ser resolvidos pelo Poder Judiciário, que é o único capaz de produzir decisões definitivas, com força de coisa julgada. No Panamá utiliza-se o primeiro e no Brasil, o segundo.

Texaco, Chevron, entre outras) cinco centavos por barril de combustível despachado⁶², no entanto, não prestavam o serviço de despoluição, nem contavam com os insumos para fazê-lo.

O Controlador Geral da República nesse momento aduziu que as disposições legais infringidas foram as seguintes: artigo 26 da Lei nº 135 de 1943 e o artigo 16 da Lei 56 de 1995; Artigos 20 e 41 da Lei 56 de 1995; artigo 5, numeral 4 e artigo 24 da Lei 42, de 2 de maio de 1974, pela qual é criada a Autoridade Portuária Nacional; O Artigo 43 do Acordo Nº 9, de 24 de março de 1976, do Comitê Executivo da Autoridade Portuária Nacional. Por questões de espaço, destaca-se só os mais importantes, mas a extensão deles pode ser acessada na ação, com o link encontrado nas referências bibliográficas (PANAMÁ, 2007).

O artigo 26 da Lei 135 de 1946 estabelece que as ações de ilegalidade incluem tanto a violação literal dos preceitos legais quanto a falta de jurisdição do funcionário ou entidade que emitiu o ato administrativo ou a violação das formalidades que devem ser cumpridas e o mau uso do poder.

O artigo 4 da Lei 56 de 1995 fala sobre os procedimentos de uma licitação pública. O artigo 16 da mesma lei indica o princípio de transparência, onde, o numeral 6 afirma que as autoridades não agirão com desvio ou abuso de poder e exercerão sua competência exclusivamente para os fins previstos em lei; do mesmo modo, será proibido fugir aos procedimentos de seleção de contratados e aos demais requisitos previstos nesta Lei.

O artigo anterior, portanto, faz uma crítica a como uma empresa conseguiu contratar-se com o estado sem licitação nenhuma, indiretamente estabelecendo que o diretor da APN atuou fora do permitido pelas leis do país, situação conhecida como desvio de poder.

Nesse sentido, entre as razões que o requerente alegou como apoio para o suposto abuso de poder, estabeleceu-se que o objetivo da concessão não era para beneficiar o interesse da comunidade, mas, ao contrário, beneficiar desproporcionalmente a empresa OPC. Isso porque a lei que criou a APN não autoriza a realização direta de concessões para a limpeza de contaminantes de fontes terrestres e marítimas e outras funções, nem para a coleta e disposição final desses contaminantes e outros materiais.

⁶² No Canal do Panamá, os navios, ao reabastecerem combustível no território do canal, devem pagar uma taxa adicional ao valor do combustível conhecida como "*pollution fee*" ou "*pollution charge*", que em português pode ser entendido como taxa de descontaminação. A Câmara Marítima e a AMP sugeriram que esta cobrança fosse estendida a todos os navios que fazem escala nos portos nacionais, uma vez que também podem causar vazamentos de óleo. Depois disso, as companhias de navegação pagam à OPC dois centavos por tonelada de arqueação bruto (TAB) (CAMPOS, 2000).

O artigo 24 da lei de 2 de maio de 1974 dispõe das competências da APN, hoje AMP, indicando que lhe corresponde outorgar, por meio de contrato com pessoas físicas ou jurídicas, as concessões para a construção e operação das instalações marítimas e portuárias nos seguintes bens do Estado: fundos marítimos⁶³, as praias e margens do mar.

Finalmente, há violação direta por comissão, que aponta para o artigo 43 do Acordo nº 9, de 24 de março de 1976, do Comitê Executivo da Autoridade Portuária Nacional, pois em nenhuma das cláusulas do Contrato há qualquer pagamento a favor da APN/AMP para outorga da concessão à empresa OPC.

A empresa *Ocean Pollution Control* respondeu a ação estabelecendo que o contrato foi revisado pelo Conselho econômico nacional em 1997 e que a Controladoria Geral da República tinha aprovado o contrato e adenda que 5 anos depois queriam impugná-lo, sendo a OPC a única empresa que realizava esse tipo de atividade no sistema portuário panamenho, e a única com a equipe necessária.

Na Visão Fiscal o procurador da administração estabeleceu que o desvio de poder não podia ser comprovado, já que não tinham provas de que a seleção da empresa OPC tinha sido feita por um interesse privado ou ilegítimo. No relacionado ao artigo 26 da Lei 135, o Procurador não efetuou considerações, remetendo-se ao que seria demonstrado na etapa probatória.

O procurador estabeleceu que o artigo 20 da lei 56 de 1995 não foi violentado, pois só estabelece regras de hermenêutica, como aconteceu também com o artigo 42 da mesma lei. Para ele, o numeral 4 do artigo 5 e o artigo 24 da lei 42 de 1974 foram violentados, já que não autorizam a possibilidade de autoridade da concessão de serviços de limpeza e despoluição marítima a terceiros.

A decisão da sala, após examinar os cargos estabelecidos na ação, foi que a lei da APN facultava a adoção de medidas para a conservação dos portos, o que poderia levar à adoção de medidas de proteção destes, quando existissem limitações por parte do Estado para a prestação desse serviço.

⁶³ Em relação aos fundos marítimos, o artigo 258 da Constituição Política do Panamá aborda sobre o que são compreendidos, ao estabelecer que:

Pertencem ao Estado e são para uso público e, portanto, não podem estar sujeitos à apropriação privada: O mar territorial e as águas lacustres e fluviais, as praias e margens dos mesmos e dos rios navegáveis, e os portos e estuários. Todos esses bens são de uso livre e comum, sujeitos aos regulamentos estabelecidos pela lei. Terra. (...) O espaço aéreo, a plataforma continental submarina, o leito e o subsolo do mar territorial. Em outras palavras, os fundos marítimos incluem a plataforma continental submarinha, o leito e o subsolo do mar territorial.

O procurador da administração, nesse sentido, confirmou que, no tempo do contrato, o Estado panamenho estava limitado para a prestação do serviço outorgado na concessão, e que o Estado panamenho devia cumprir com os compromissos adquiridos em matéria de poluição, sujeitos ao Convênio da MARPOL 73/78, onde o Panamá se comprometia na manutenção do ecossistema e do meio ambiente das espécies marinhas que habitassem nessa área.

Consequentemente, a Terceira Câmara do Contencioso Administrativo do Supremo Tribunal de Justiça, em nome da autoridade da Lei, declarou que o Contrato nº 2-033-97, de 14 de outubro de 1997, não era ilegal e também não é a adenda 1 celebrada entre a APN/AMP e a empresa OPC.

No entanto, surgiram críticas ao decidido pela terceira câmara do contencioso administrativo, desde o ponto de vista deste trabalho. Por exemplo, se a APN/AMP sabiam que o país contava com deficiência de equipamentos, em vez de contratar a um terceiro, por que um terceiro tinha que fazer o trabalho que podia ser feito pela AMP, sendo a compensação obtida diretamente para a melhoria da autoridade mesma?

Nesse sentido, o magistrado Adan Arnulfo Arjona, um dos presentes na III Câmara do Supremo Tribunal de Justiça estabeleceu, ao momento de emitir seu voto, entre outros pontos, o seguinte:

Depois de ler atentamente a ata do processo, concludo que, no caso em apreço, as disposições jurídicas não parecem ter sido preenchidas, pelo que a APN celebrou um contrato direto com o OPC, S.A. (ARJONA, 2007).

O Magistrado Arjona indicou que no processo não existia evidência que indicasse que o referido contrato foi precedido de uma licitação pública ou, em qualquer caso, de uma autorização emitida pelos órgãos competentes, para a celebração de um contrato direto. O magistrado acredita que era mais apropriado a emissão da declaração de nulidade do Contrato de Concessão nº 2-033-97 de 14 de outubro de 1997 e da Adenda nº 1 de 26 de abril de 1999, celebrada entre a Autoridade Portuária Nacional e a empresa OPC.

Outra pergunta, que ainda que a Terceira Câmara tenha se manifestado, fica em dúvida: por que foi realizada uma contratação sem licitação pública, ainda que tivesse só uma empresa que trabalhasse na área? E uma das perguntas mais importantes: por que em um país com um canal interoceânico inaugurado em 15 de agosto de 1914, ou seja, com mais de 90 anos de operações, ao tempo de ter escolhido a OPC como empresa concessionária, e onde

passam mais de 20.000 barcos anualmente (PANAMÁ, 2007), só podia existir uma empresa dedicada à salvaguarda contra a poluição marinha?

Além da ação estudada nos parágrafos anteriores, no ano de 2016 foi proposta uma ação judicial movida pela empresa *Ocean Pollution Control* (OPC) contra o Estado panamenho. A empresa lucrou, entre outras formas, cobrando uma taxa de limpeza pela poluição das águas jurisdicionais do país. A Autoridade Marítima do Panamá (AMP) publicou, em 2009, a Resolução nº 017-2009 (DE LA OSSA, 2018), na qual a AMP estabeleceu uma redução da taxa estabelecida pela empresa OPC, para o controle da poluição dos navios que infestam os portos do território nacional.

Devido à redução das taxas, a empresa OPC apresentou dita ação judicial, que foi indeferida em 2016. Na decisão, a Terceira Câmara de Assuntos Administrativos Contenciosos do Supremo Tribunal de Justiça do Panamá estabeleceu que a Resolução emitida pela Autoridade Marítima do Panamá, N°. 017-2009 não era ilegal.

Os magistrados do tribunal rejeitaram a ação apresentada pela OPC na decisão. Os magistrados reforçaram a posição da AMP, a qual tinha estabelecido uma taxa que seria cobrada de todos os navios que chegam aos portos panamenhos, como um serviço de prevenção e controle da poluição. A empresa OPC foi obrigada a cobrar seus serviços aos navios que chegaram ao Panamá, conforme estabelecido pela taxa aprovada pela AMP.

A resposta da ação judicial estabeleceu que a OPC não poderia decidir os valores a cobrar nas taxas de proteção, prevenção, mitigação e punição por poluição marinha. A AMP, por lei, tem o poder de determinar, corrigir e alterar taxas e encargos estabelecidos como resultado dos serviços oferecidos OPC para o serviço marítimo.

Devido ao exposto, a decisão esclareceu que a empresa OPC não estava sendo afetada pelos lucros não recebidos, nem se encontrava com direitos por lucros cessantes. Pelo contrário, o que estava estabelecido na lei, relacionada às atribuições correspondentes ao MPA, estava sendo aplicado.

À modo de crítica, nesta dissertação não se está criticando o porquê de o Estado ter escolhido a empresa OPC para realizar os trabalhos de despoluição, a questão é realmente dirigida aos meios pouco confiáveis em que foi selecionada, violentando requisitos legais de forma. Além do anterior, aconteceram duas situações com respeito à empresa OPC: primeiro,

que uma empresa só não tem capacidade para cuidar das áreas marítimas que banham do norte ao sul do Panamá, e segundo, que o contrato de concessão venceu em 2017.

Prova da primeira situação, segundo publicação do jornal panamenho La Prensa, no ano de 2004, é houve um derramamento de petróleo, especificamente de 25 de galões de óleo, perto da área do Canal, o que provocou a alarme de um possível caso de poluição de grandes dimensões (TORRES, 2004).

A AMP estabeleceu que foi solicitada à empresa OPC a limpeza das áreas com manchas de óleo, no entanto, houve algumas questões sobre a situação. O Líder Sucre, diretor executivo da Associação Nacional de Conservação da Natureza, por suas siglas ANCON, estabeleceu que o importante nesses casos é a resposta rápida da empresa de limpeza. Isto, em diferentes ocasiões, não era possível pela existência de uma empresa só, contratada para realizar esses trabalhos em toda a Republica do Panamá (TORRES, 2004), que tem fronteira com o Mar Caribe e o Oceano Pacífico.

Nessa situação, o diretor da ANCON manteve a opinião que o país tem uma necessidade de, pelo menos, uma segunda empresa dedicada à limpeza de poluição marinha. Devido à complexidade do problema e à real falta de empresas que pudessem responder ao problema da poluição marinha, o Canal do Panamá iniciou mobilizações para criar um mecanismo de proteção para suas águas, não apenas para o canal específico, mas para o benefício do país como um todo.

Nesse sentido, Arcelio Hartley, executivo da Autoridade do Canal de Panamá (ACP), no ano de 2004, indicou que o Canal implementaria um plano de proteção contra poluição por combustíveis (DE KOSMAS, 2004). O nome dado a esse plano é PCSOPEP (*Panama Canal Shipboard Oil Pollution Emergency Plan*), sigla em inglês, ou Plano de Emergência em casos de poluição por óleo produzidos por navios no Canal do Panamá.

Considera-se oportuna a explicação do funcionamento da PCSOPEP, pelo qual, nos próximos parágrafos serão detalhadas informações sobre o Plano. Segundo a ACP, os requisitos e regulamentações do PCSOPEP, foram efetivados desde 1º de janeiro de 2005 (CANAL DE PANAMA, 2018). No PCSOPEP, os navios apresentam um plano para as águas do Canal, em resposta aos possíveis derramamentos de óleo. Posteriormente, a ACP age como a única organização que dará resposta por derramamentos de óleo (OSRO, ou *Oil Spill Response Organization*, em inglês) nessa área.

O PCSOPEP divide seu sumário em três seções. A primeira estabelece os requisitos de administração, a segunda indica o programa de preparação para derrames de óleo e a terceira fala das taxas a serem pagas. O propósito inicial do programa se baseia em implementar estratégias de preparação para emergências para as águas do Canal do Panamá, com o auxílio da ACP na minimização das consequências, derrames e emergências, salvaguardando a vida, reduzindo o impacto no ambiente, e garantindo o funcionamento contínuo do Canal (CANAL DE PANAMÁ, 2018, p.1).

Nessa conjuntura, as embarcações têm a responsabilidade de cumprir as disposições do PCSOPEP e, no caso de um derramamento, devem ativar seus próprios planos e notificarem o ACP, como declarado no Regulamento sobre Navegação nas Águas do Canal do Panamá, Capítulo IX, Seção Quatro. Os requisitos do PCSOPEP foram promulgados com o Acordo N°. 78 de 27 de maio de 2004, no Conselho de Administração da ACP e entrou em vigor em 1 de janeiro de 2005.

No entanto, é importante destacar que a PCSOPEP não se aplica para todos os tipos de navios. O plano exclui os navios militares, os navios auxiliares em serviço governamental não comercial e os navios de chamadas locais não agendadas para trânsito (CANAL DE PANAMA, 2018, p.1).

Entre os requisitos que o Plano solicitará aos navios, encontra-se a cópia do certificado internacional de prevenção por poluição por óleo (IOPP) e a cópia do PSCSOPEP, preparado especificamente para o tipo de navio. Além disso, uma cópia do Plano de emergência de casos de poluição por óleo (SOPEP) estabelecido no Anexo I, MARPOL, ou uma cópia do plano de emergência por poluição marinha (SMPEP), estabelecido no Anexo II, MARPOL (CANAL DE PANAMÁ, 2018, p.3).

Com relação as taxas, dependerá da capacidade de carga de combustível do navio, sendo a tarifa por trânsito a partir de \$300, para os navios com capacidade de 400 MT até 1000 MT, e o máximo de \$2300 para navios com capacidade de carga de mais de 140,000 MT⁶⁴.

Continuando com o processo de licitação pelo contrato da OPC vencido em 2017, a AMP declarou que procederá a contratação de uma nova empresa para ser a encarregada de realizar os cuidados de prevenção e limpeza de poluição marinha. Prova do anterior foi a

⁶⁴ MT quer dizer: toneladas métricas.

publicação em artigo jornalístico de junho de 2018, onde a AMP declarava que procederia a publicação de licitação pública do tipo “melhor valor” para delegar por 20 anos o serviço de limpeza de águas marinhas, no caso de poluição (OHIGGINIS, 2018).

A AMP declarou ao jornal Panamá América (PANAMÁ AMÉRICA, 2018) a existência de três empresas interessadas em se candidatar à posição que ocupava a OPC, motivo pelo qual a AMP as chamaria a concorrer em licitação pública. Entre as empresas estavam *Slop & Oil Recovery, S.A.*; *Layne Commercial Services INC*; *OSRO Panamá INC* e *OPC*.

No entanto, a licitação, segundo o indicado pelo jornal (PANAMÁ AMÉRICA, 2018) nunca foi feita, e por meio da Resolução JD 0042018, a Junta Diretiva da AMP aprovou a prorrogação de um ano do contrato de concessão outorgado à OPC. A resposta da AMP sobre esta situação foi que ainda não tinham aperfeiçoado um contrato de licitação pública conforme as normativas da República de Panamá que amparasse os serviços que se prestariam pelo contrato, o que fez necessário estender o término do contrato inicial (PANAMÁ AMÉRICA, 2018), pelo motivo de que a AMP tem a competência de estender o contrato, segundo o estipulado na cláusula terceira do mesmo.

A diretora da Assessoria legal da AMP até esse momento, Migdalia Jaén, afirmou que, após o vencimento da concessão da OPC, em dezembro de 2017, a Junta Diretiva da AMP tinha aprovado estender a vigência desse contrato por mais um ano, ou seja, até dezembro de 2018. Durante este período, a AMP consideraria qual seria o melhor processo licitatório para escolher a nova empresa encarregada das funções anteriormente estabelecidas.

No entanto, em artigo jornalístico publicado em fevereiro de 2019, a AMP tinha decidido não delegar o serviço de limpeza, prevenção e mitigação por derrame de hidrocarbonetos provenientes de navios e instalações marítimas (DE LA OSSA, 2019). O motivo disto, segundo o administrador da AMP, Jorge Barakat, seria porque o vencedor da licitação ganharia 25% da renda fixa da AMP, e que a AMP se encontra em espera da resposta da Controladoria Geral da República quanto a este assunto, aguardando aprovação pela Controladoria Geral da República do vínculo de conformidade, a fim de chamar o evento público (DE LA OSSA, 2019).

No mesmo artigo jornalístico, a AMP estabeleceu que ainda não definiu como serão atendidos os casos de derrame, por enquanto, o que deixa incerta a situação do País quanto à proteção contra a poluição marinha proveniente das embarcações. Sendo assim, até março de

2019, a OPC continua a trabalhar como empresa encarregada dos problemas de descontaminação das zonas marítimas do Panamá, com contratos e prorrogações expiradas.

Das situações estudadas observou-se situações positivas e negativas. Das situações positivas observa-se que o país tem procurado mecanismos para o cuidado, prevenção, precaução e punição em casos de poluição marítima. Isto leva a pensar que o país, até certo ponto, tem se preocupado com objetivos de desenvolvimento sustentável, no que ao objetivo 14 se refere, no entanto, os mecanismos aplicados para conseguir cumprir tais objetivos não têm sido os melhores.

O país, por meio das autoridades competentes, decidiu escolher uma concessionária de forma direta, que ainda que tenha conseguido fazer seu trabalho, não consegue trabalhar e resolver rapidamente todas as áreas afetadas. Estudados estes casos na República do Panamá, procedera-se o estudo da República Federativa do Brasil, no seguinte subitem.

4.3.2. CASOS DE POLUIÇÃO MARINHA NO BRASIL

Em relação ao território marítimo, a zona costeira do Brasil possui uma área de 514 mil km² aproximadamente, dos quais 324 mil km² correspondem ao território dos Municípios costeiros distribuídos em 17 Estados. Desses Estados e suas regiões metropolitanas, dezenove das trinta e seis regiões metropolitanas brasileiras encontram-se no litoral (PNUD, 2017, p.65).

Pelos dados do Censo demográfico realizado em 2010, 45,7 milhões de pessoas, ou seja, 24% da população do País residiam na zona costeira, o que impõe grandes pressões sobre os recursos naturais.

Nesse sentido, as áreas de grande adensamento populacional são intercaladas por amplas extensões com ocupações dispersas, habitadas por uma diversidade de populações tradicionais, como pescadores artesanais, remanescentes de quilombos e povos indígenas.

A Constituição Federal do Brasil dispõe sobre os principais fundamentos do Estado regulador no setor de transportes por meio do art. 1º, inciso IV⁶⁵, art. 5º, inciso XIII⁶⁶, art.

⁶⁵ “Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: (...) IV—os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa(...)”.

170, inciso IV⁶⁷, Art. 21, inciso XII, alínea f.⁶⁸, Art. 178⁶⁹, Art. 22⁷⁰ e Art. 177, incisos III e IV⁷¹.

Além da Constituição Federal, existem diferentes leis que também protegem o ramo ambiental. No artigo 225 se estabelece a proteção ambiental, que em seu parágrafo 3 dispõe que a conduta que gere dano ou seja lesiva ao meio ambiente poderá acarretar três tipos de responsabilidades ao infrator: administrativa, penal e civil, sendo independentes entre si e acumulativas (FREITAS, 2009, p.107).

No artigo 20, incisos V, VI, VII são definidos os bens da União, entre eles os recursos naturais da plataforma continental e da zona econômica exclusiva, o mar territorial e os terrenos da marinha. Compete à União, privativamente, legislar sobre o direito marítimo e a defesa marítima (art. 22, incisos I e XXVIII) e em concorrência com os Estados, sobre proteção do meio ambiente e controle da poluição, na forma do art. 24, inc. VI.

Entre outras proteções legais, encontra-se a Lei 5.357, de 17 de novembro de 1967, sobre sanções administrativas pelo lançamento de detrito e óleo nas águas marítimas, onde, no seu artigo 1º, alíneas a e b, estabelece-se as multas para as embarcações ou terminais marítimos que rejeitassem óleo nestas águas. Esta Lei foi considerada como um primeiro passo para a proteção marítima, contudo, foi revogada pela Lei 9.966/2000.

Além do dispositivo legal acima, há a Lei 9.432 de 1997 que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e a Lei 10.233 de 2003 que determina a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, bem como a Lei 9.966 de 28 de abril de 2000 que trata

⁶⁶ “Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: (EC nº 45/2004)

(...)XIII–é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer(...)”.

⁶⁷ “Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: (EC nº 6/95 e EC nº 42/2003)

(...) IV–livre concorrência (...)”

⁶⁸ “Art. 21. Compete à União: (EC nº 8/95, EC nº 19/98, EC nº 49/2006 e EC nº 69/2012)

(...) f) os portos marítimos, fluviais e lacustres; (...)”.

⁶⁹ “Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade, (EC nº 7/95) ”.

⁷⁰ “Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre: (EC nº 19/98 e EC nº 69/2012) I–direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho...”.

⁷¹ “Art. 177. Constituem monopólio da União: (EC nº 9/95, EC nº 33/2001 e EC nº 49/2006)

(...)III–a importação e exportação dos produtos e derivados básicos resultantes das atividades previstas nos incisos anteriores; IV–o transporte marítimo do petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos de petróleo produzidos no País, bem assim o transporte, por meio de conduto, de petróleo bruto, seus derivados e gás natural de qualquer origem;(...)”.

sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, que refere-se tanto a águas interiores⁷² quanto às marítimas.

A Lei 9.537 de 1997 estabelece a segurança do tráfego aquaviário em águas sob a jurisdição brasileira e determina em seu artigo 3 que a autoridade marítima será a responsável pela salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, bem como a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio, mediante inspeções navais e vistorias. Ressalta-se ainda, que o artigo 33 indica que os acidentes e fatos da navegação serão apurados por meio de inquérito administrativo e julgados posteriormente pelo tribunal marítimo (FREITAS, 2009, p. 78).

O Decreto 4.136 de 20 de fevereiro de 2002 regulamentou a Lei 9.966 de 2.000, dispondo sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações as regras de prevenção, controle e fiscalização pela poluição por derramamento de óleo, e ainda o Decreto 4871 de novembro de 2003 que dispõe sobre a instituição dos planos de áreas para o combate à poluição por óleo em águas sob a jurisdição nacional.

Um elemento que tem sido marcante no Brasil é a expansão da atividade portuária, acompanhada da evolução do comércio internacional de maneira ainda mais acentuada, apresentando um crescimento de 21,7%, se considerado o período de 2010 a 2014, com a movimentação em toneladas passando de 739 milhões para 900 milhões (HAURELHUK, 2017, p. 27).

O PNL ou Plano Nacional de Logística Portuária é o instrumento principal de planejamento estratégico do setor para o governo federal, que prevê uma expansão continuada dessa movimentação atingindo o valor de 1,8 bilhão de toneladas em 2042 (HAURELHUK 2017, p.28).

No entanto, ainda que o País tenha desenvolvido inúmeras legislações com o intuito de proteger as áreas marítimas de possíveis repercussões em casos de poluição, a verdade é que têm acontecido, ainda assim, acidentes marítimos em águas brasileiras

No ano de 2004, ocorreu um acidente que teve como consequência a poluição de áreas marítimas, que foi produzido pelo navio NT Vicuña, no Porto de Paranaguá, Paraná. No

⁷² O artigo 3, inc. 1 da Lei 9966 de 2000 estabelece que águas interiores são àquelas compreendidas entre a costa e a linha de base reta, a partir de onde se mede o mar territorial.

dia 15 de novembro de 2004, o navio de bandeira chilena, descarregando o conteúdo no terminal, explodiu no Porto, causando graves problemas.

Entre os problemas esteve a morte de quatro pessoas, a perda da carga e a perda do navio, além de danos graves ao terminal e a outras embarcações que se encontravam próximas, conseqüentemente causando o derramamento de milhares de litros de combustível no mar. A carga constituída de metanol se evaporou, porém o óleo usado como combustível poluiu extensamente a baía de Paranaguá (SOUSA CRUZ; MARTINS,2010, p.25).

Foram assentadas, com o intuito de conter o grande vazamento de óleo e, por conseguinte conter os danos ao meio ambiente, barreiras de contenção e absorção. Infelizmente, o número de barreiras não conseguiu interromper a grande quantidade de óleo que se alastrou e contaminou a baía.

Posteriormente, foi realizado um relatório técnico, onde foi apontado como fator que deu causa ao acidente a falta de manutenção adequada nas bombas que abasteciam e desabasteciam o navio. O acidente foi levado ao Tribunal Marítimo. Antes de prosseguir com o processo mencionado nos parágrafos anteriores, será sucintamente explicado o que é o Tribunal Marítimo no Brasil.

O Tribunal Marítimo foi criado através do artigo 5 do Decreto 20.829 de 21 de dezembro de 1931, junto a Diretoria de Marinha Mercante. Sua criação se justificou pela necessidade de haver, no Brasil, um órgão técnico que avaliasse as causas e circunstâncias dos acidentes de embarcações nacionais, onde quer que estivessem, ou de embarcações estrangeiras em águas nacionais (TRIBUNAL MARITIMO, 2014, p.19).

Após 2 anos, em julho de 1933, por meio do Decreto 22.900, o Tribunal foi desvinculado da Diretoria da Marinha Mercante e passou a ser diretamente subordinado ao ministro da Marinha. Um ano depois, foi aprovado o Regulamento do Tribunal Marítimo Administrativo pelo Decreto nº 24.585, de 5 de julho de 1934, data considerada como da criação do Tribunal.

O Tribunal Marítimo é um órgão autônomo, com jurisdição em todo o território brasileiro, auxiliar do Poder Judiciário e vinculado ao Poder Executivo por meio da Marinha do Brasil. Entre suas competências, segundo o estabelecido pelo artigo 13 da Lei 2.180 de 1954, estão:

Art. 13. Compete ao Tribunal Marítimo: I - julgar os acidentes e fatos da navegação:
a) deferindo-lhes a natureza e determinando-lhes as causas, circunstâncias e

extensão; b) indicando os responsáveis e aplicando-lhes as penas estabelecidas nesta lei; c) propondo medidas preventivas e de segurança da navegação.

A Lei nº 2.180 de 1954 também define o que são os acidentes e fatos da navegação:

Art. 14. Consideram-se acidentes da navegação: a) naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento; b) avaria ou defeito no navio, nas suas instalações, que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

Além disto, a competência do Tribunal Marítimo deriva de compromissos internacionais do Brasil, na qualidade de Estado signatário de muitas convenções, códigos e regulamentos na área marítima. O colegiado é composto por sete juízes, com as seguintes qualificações previstas em lei:

Juiz Presidente – Oficial General do Corpo da Armada, da ativa ou na inatividade; dois Juízes Militares, sendo um Capitão de Mar e Guerra ou Capitão de Fragata da ativa ou na inatividade do Corpo da Armada e um Capitão de Mar e Guerra ou Capitão de Fragata do Corpo de Engenheiros Navais, subespecializado em máquinas ou casco; quatro Juízes Cívicos, sendo um bacharel em direito especialista em direito marítimo, um bacharel em direito especialista em direito internacional público, um especialista em armação de navios e navegação comercial e um Capitão de Longo Curso. (TRIBUNAL MARITIMO, 2014, p. 33).

Atualmente, o colegiado do Tribunal Marítimo é composto por sete Juízes especializados em distintas áreas do conhecimento jurídico e náutico, sendo o primeiro deles o juiz presidente, que será o Oficial Geral do Corpo da Armada. Além dele, há dois juízes militares: um Capitão de Mar e Guerra ou Capitão de Fragata, do Corpo da Armada, e um Capitão de Mar e Guerra ou Capitão de Fragata do Corpo de Engenheiros Navais.

Há também, quatro juízes civis, um bacharel em Direito especialista em Direito Marítimo, um bacharel em Direito especialista em Direito Internacional Público, um Especialista em Armação de Navios e Navegação Comercial e um Capitão de Longo Curso.

As decisões do Tribunal têm valor probatório e se presumem certas, considerando-se o profundo conhecimento do colegiado a respeito da matéria técnica atinente aos acidentes e fatos de navegação.

Entre os fatores que precisam ser investigados nos julgamentos de acidentes estão os cálculos de engenharia, construção naval, funcionamento de equipamentos, manobras de embarcação, elementos ambientais, normas de direito internacional marítimo, navegação e responsabilidade dos agentes envolvidos (TRIBUNAL MARITIMO, 2014, p.53).

Seguindo com o acidente acontecido no Porto de Paranaguá, o mesmo deu origem ao processo Nº 21.267/05 no Tribunal Marítimo, sendo realizada uma análise global e os resultados obtidos pelas perícias convergiram em pontos concordantes que auxiliaram a formar conclusões sobre o acidente.

Nesse contexto, a perícia fora prejudicada com a morte das testemunhas que se encontravam no local que pudesse dar informações técnicas mais contundentes e a destruição de grande parte de material probatório, documentos e máquinas.

A perícia do acidente aponta como desconhecida a causa determinante da explosão e também descartam que a explosão tenha se originado fora do navio. No entanto, convergem quanto à conclusão de que a explosão se originou de uma forte ignição no interior dos tanques do navio, haja vista que os vídeos e testemunhos apontaram que a explosão foi rápida e inesperada.

Assim, não houve tempo hábil para que o Comandante e a tripulação tomassem medidas emergenciais que diminuísse os estragos e assegurasse as vidas. Pelos motivos expostos, o TM unanimemente decidiu que não havia responsabilidades subjetivas a serem apontadas. Dessa forma, decidiu pelo arquivamento do processo, julgando as causas do acidente como indeterminadas (SOUSA CRUZ; MARTINS,2010, p.20). Da anterior decisão, se deixa aberta a pergunta se realmente foi a melhor escolha por parte do TM decidir que não havia responsabilidades subjetivas, sendo que manutenção dos navios é uma obrigação, e a revisão dos estoques e áreas operacionais também é importante.

Observado o caso e em comparação com o Panamá, a legislação brasileira relativa à segurança marítima é considerada de vanguarda e recepciona as mais importantes convenções internacionais, sendo membro da *International Maritime Organization*, e signatário das principais Convenções Internacionais que norteiam as regras de segurança marítima e prevenção de poluição marinha, como a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em danos causados pela poluição por óleo (1969), a Convenção CLC, a Convenção MARPOL, entre outras (MARTINS, 2007, p. 260).

No entanto, o Brasil possui deficiências que segundo Martins (2007, p. 263), sofre de inexistência de barreiras de contenção disponíveis, inexistência de plano único de apoio mútuo para a área sujeita a risco, conflitos entre capitancias dos portos e IBAMA quanto à competência para atuar.

Também mantém um alarme inicial confuso com informações truncadas sobre o ocorrido, dificuldade em reunir o contingente do Corpo de Bombeiros e tendência do órgão em repassar à Capitania a responsabilidade pelo incêndio, e ainda, déficit de mangueiras e dificuldades de pressurização.

4.4. POSSÍVEIS SOLUÇÕES, TANTO PARA BRASIL COMO PARA PANAMÁ

As entidades privadas no Panamá têm decidido promover a importância do estudo e do cuidado contra a poluição marinha como uma das possíveis soluções. Um exemplo disto são as atividades promovidas pelo Instituto Smithsonian de Investigações Tropicais, laboratório marinho estabelecido na província de Colón, Panamá, que desde o ano 2000 tem iniciado um programa de educação ambiental marinha, dirigido às escolas de Colón e em todo o país.

No entanto, o Panamá precisa de mais do que isso. Existe uma grande necessidade de revisão do Sistema normativo e metodológico de prevenção e controle consubstanciados no princípio de precaução, adoção de regras mais severas que as normas internacionais, situação que Brasil, aparentemente, parece ter mais controle e atuação.

Outra possível solução é a adoção de uma lista negra de navios, como a elaborada pela Comissão da União Europeia, além de maior rigor nas exigências quanto à inspeção dos navios que transitam nas águas europeias.

A implementação de sistemas de controle e gestão de tráfego marítimo que permita monitorar permanentemente os navios sem prejuízo do direito de passagem inocente, poderia ser outra solução, além de um detector de riscos, potencializado segundo a região (área de arrecifes de corais, mar aberto, profundidades oceânicas, entre outros).

A doutora Martins (2007, p.264-265) estabeleceu que o intercâmbio de experiências e informações entre entidades com competência e responsabilidades no ambiente do combate à poluição marinha (ANVISA, IBAMA, ANTAQ, ANP, Polícia Federal, Corpo de Bombeiros, Ministério do Meio Ambiente, etc.) poderia representar um grande avanço, intercâmbio este que, se for feito entre Nações, aumentará as chances de uma área marítima mais protegida e menos poluída.

A sociedade deve compreender que o Direito hoje é muito diferente do que era há 100 anos atrás, quando estava entre revoluções, guerras e sistemas políticos e econômicos ainda não definidos. O cumprimento da lei visa a organização social, sustentada pelo respeito à igualdade e à liberdade dos cidadãos a quem é requerida a conformidade (Y LA LAGUNA, 1992, p.178).

Cristiane Derani (2008, p.55) concorda com a afirmação anterior, ao estabelecer que quanto o Direito, é seu dever a manutenção da ordem social e, por conseguinte, da ordem produtiva em todas as esferas da vida, e em todas as áreas onde o ser humano desenvolve suas atividades.

Nesse sentido, se o papel do Direito é ordenar as relações socioeconômicas, constata-se que seu objeto é submetido a uma transformação contínua e a uma evolução constante (DE CASTRO Jr., 2007, p. 255).

Lembra-se que a ordem jurídica deve ser adaptada às realidades socioeconômicas, mas estas realidades ultrapassam atualmente as fronteiras nacionais, e atualmente, a dinâmica da evolução causa necessariamente ligações e estruturas políticas, econômicas e sociais de natureza supranacional (CONSTANTINESCO, 1998, p.25).

Assim, entende-se que os problemas de poluição marinha não podem ser tratados como um assunto nacional ou de um Estado só, pelo contrário, devem ser estudados e pesquisados em conjunto, possibilitando assim a melhoria do problema por meio de trabalho em equipe.

Concorda-se que a tarefa do Direito, no ramo do Direito Ambiental, é fazer com que as normas jurídicas orientem as ações humanas, influenciando seu conteúdo, no sentido de um relacionamento consequente com o meio ambiente (DERANI, 2008, p. 62).

Como foi estabelecido na Convenção da IMO, em vigor desde 1958, o objetivo do Direito deve ser articular esforços para proporcionar a cooperação entre governos no campo da regulação internacional, o que por consequência promoverá a globalização e práticas relacionadas aos problemas técnicos, que afetem a segurança no Comércio Internacional.

Concorda-se com o relatório da Comissão Mundial Independente para os Oceanos, que desde 1998 apontou que o que falta para evitar acidentes não é mais legislação, mas sim a sua efetiva aplicação e cumprimento (MARTINS, 2007, p. 257).

Com base nas argumentações, não se discute a consagração do mar e do Direito Marítimo como um dos recursos mais importantes do planeta, sendo também um dos mais vulneráveis, se deixado esquecido, aprendendo, logo da revisão desta dissertação, que as questões atinentes à poluição marinha não podem ser consideradas independentes, nem diminuídas em sua importância, já que afetará o desenvolvimento da vida no mundo, tanto no econômico, como no cultural e no social.

Propõe-se melhorar as práticas jurídicas dos países, especialmente do Panamá e do Brasil. Importância deve ser dada à forma pela qual as regulações e regulamentos são criados. Os tratados, acordos e convenções internacionais devem ser seguidos à risca. Se os países não tiverem iniciativa própria para cuidar de suas fronteiras marinhas, é provável que daqui a alguns anos existirão águas altamente poluídas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa teve por objetivos, de forma geral, estudar internacionalmente a poluição produzida pelo transporte marítimo, produto dos movimentos globalizatórios.

Entende-se que o crescimento do comércio internacional de mercadorias e bens inacabados leva ao aumento da demanda por serviços de diferentes tipos de transporte, neste caso específico, o transporte marítimo. Esses serviços fazem parte de uma cadeia de logística global, o que promove maior competitividade, mas também gera como consequência a poluição marinha.

Produto disso, diferentes são os benefícios e as consequências produzidas pelo transporte marítimo, atividade que precisa da utilização dos recursos marítimos. Esse aproveitamento gera movimentos globalizatórios, e conseqüentemente, impactos positivos e negativos, onde parte desses impactos negativos se atribui à poluição marinha, produto da efetivação dos negócios marítimos de transporte.

Procurou-se estudar a teoria dos Negócios Jurídicos, seus pressupostos e planos, o que permitiu entender que, prévia à criação do negócio jurídico, existirá a manifestação de uma relação jurídica, o que resultará na criação de fatos jurídicos. Logo que formado o negócio jurídico, este terá uma série de planos a serem cumpridos: o plano de existência, de validade e de eficácia, cada um deles com seus respectivos requisitos de fundo e forma.

No negócio jurídico, o sujeito declarará uma vontade consciente e qualificada, com o objetivo de produzir efeitos jurídicos, de aquisição, modificação ou extinção de direitos, ao observar os negócios jurídicos dentro do campo econômico. Também, mencionou-se a relação entre negócios jurídicos, globalização e Direito Ambiental, e a importância de um sobre o outro, o que gerou as principais interrogações deste trabalho.

O meio ambiente não é um bem específico que gira em torno de si mesmo, ele engloba os demais bens, e em uma visão integrada, o meio ambiente sadio e equilibrado tem íntima relação com a sadia qualidade de vida, tanto física quanto psíquica. Além dos pressupostos já estabelecidos, dentro do negócio jurídico, deve-se priorizar o elemento primordial e legitimador que permitirá aos mesmos se desenvolverem: a proteção, prevenção e cuidado com o meio ambiente.

Ou seja, além dos planos mencionados, a relação positiva com a esfera ambiental deve ser prioritária. Assim, considera-se que um pressuposto de validade, ainda que não incluso na legislação expressamente, seja a proteção ambiental, já que os negócios jurídicos não podem ser feitos contra o meio ambiente, nem poderão ter efeitos sem um meio ambiente onde serão realizados.

Nesse aspecto, a proteção promovida pelo Direito Ambiental emergiu de uma crise mundial, tanto de valores éticos como de sustentação da vida, surgindo como uma resposta à devastação dos recursos naturais. Portanto, o substrato do Direito Ambiental não é apenas econômico, inclui aspectos imprescindíveis da própria condição humana, como por exemplo, a saúde física, mental, emocional e os próprios valores culturais. Nessa ordem de ideias, foi abordada nesta dissertação uma pesquisa sobre os tratados e convenções internacionais que tratam da poluição marinha, situação que vem sendo protegida a mais de 40 anos.

Confirmou-se, portanto, que, como resultado da globalização, é promovida a realização de diferentes negócios jurídicos, com destaque para o transporte marítimo. No entanto, o transporte marítimo, embora produza a transferência de mercadorias para todas as partes do mundo, tem como consequência a proliferação da poluição marinha, produto das embarcações.

Nesse sentido, os Estados deverão utilizar os meios mais viáveis, em conformidade com as suas possibilidades, e devem esforçar-se por harmonizar as suas políticas a esse respeito. Os Estados deverão aplicar todas as medidas necessárias para garantir que as atividades sob sua jurisdição ou controle se efetuem.

Os Estados assinantes dos tratados e convenções internacionais devem, desse modo, diminuir os prejuízos por poluição ao meio ambiente de suas próprias áreas e de Estados não envolvidos, pela poluição causada por incidentes ou atividades sob sua jurisdição ou controle, de forma que não se estenda além das áreas onde exerçam direitos de soberania.

Do mesmo modo, os Estados devem 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, devendo ser reexaminadas com a periodicidade necessária.

Os Estados devem adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações que hasteiem a sua bandeira ou

estejam registradas no seu território. Tais leis e regulamentos devem ter, pelo menos, a mesma eficácia que as regras e normas internacionais, geralmente aceitas, que se estabeleçam por intermédio da organização internacional competente ou de uma conferência diplomática geral.

Observou-se que o meio marítimo deverá ser protegido e preservado na perspectiva de que deve ser um espaço de manutenção da vida, fundamental para o ecossistema marinho e terrestre. Portanto, os Estados podem utilizar as áreas marinhas, mas devem ser conhecedores das proteções existentes em benefício do meio marítimo, contra os efeitos nocivos que possam resultar das atividades desenvolvidas em sua utilização.

Portanto, os problemas e desafios produzidos pelos movimentos globalizatórios são, e devem ser tratados de forma coletiva, como resultado de um processo multilateral estatal e expresso numa agenda global, já que não existe nada mais global para a espécie humana do que o mar.

As convenções e tratados internacionais foram criados para lidar com esse problema, que gerou um começo no que é a proteção ambiental marítima, mas que não tem sido suficiente. Além disso, entende-se que os problemas de poluição marinha não podem ser tratados como um assunto nacional ou de um Estado só, pelo contrário, devem ser estudados e pesquisados em conjunto, possibilitando assim a melhoria do problema por meio de trabalho em equipe.

Concorda-se que a tarefa do Direito, no ramo do Direito Ambiental, é fazer com que as normas jurídicas orientem as ações humanas, influenciando seu conteúdo, no sentido de um relacionamento consequente com o meio ambiente (DERANI, 2008, p. 62).

Como foi estabelecido na Convenção da IMO, em vigor desde 1958, o objetivo do Direito deve ser articular esforços para proporcionar a cooperação entre governos no campo da regulação internacional, o que por consequência promoverá a globalização e práticas relacionadas aos problemas técnicos, que afetem a segurança no Comércio Internacional.

Concorda-se, também, com o relatório da Comissão Mundial Independente para os Oceanos, que desde 1998 apontou que o que falta para evitar acidentes não é mais legislação, mas sim a sua efetiva aplicação e cumprimento (MARTINS, 2007, p. 257).

Por todo o anterior, não se discute a consagração do mar e do Direito Marítimo, como um dos recursos mais importantes do planeta, sendo também um dos mais vulneráveis,

se deixado esquecido, aprendendo, logo da revisão desta dissertação, que as questões relacionadas à poluição marinha não podem ser consideradas independentes, nem diminuídas em sua importância, já que afetará o desenvolvimento da vida no mundo, tanto no econômico, como no cultural e no social.

REFERÊNCIAS

- ADDA, Jacque. **A Mundialização da Economia**. Lisboa: Terramar, 1997.
- ALTVATER, Elmar. MAHNKOPF, Birgit. **Las limitaciones de la globalización economía, ecología y política de la globalización**. Siglo XXI editores, s.a. de c.v, 2002.
- AMARAL, Francisco. **Direito civil: introdução**. 8 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.
- ANDERSON, Tracey L. **One World, One Ocean, One Mission**. Earth Common Journal, v. **3**, n. **1**, **2013**. Disponível em: <<http://www.inquiriesjournal.com/articles/855/one-world-oneocean-one-mission>>. Último acesso: 11/outubro/2018.
- ARAP. Autoridad de Recursos Hídricos de Panamá, governo do Panamá. pagina web. Disponível em: <http://arap.gob.pa/>. Último acesso: 11/maio/2019.
- _____. Autoridad de Recursos Hídricos de Panamá, governo de Panamá. Ejecución de proyectos institucionales, agosto 2017. Disponível em: <http://arap.gob.pa/proyectosinstitucionales/> Último acceso: 11/maio/2019.
- ARAUJO Jr., Miguel Etinger de. CANEZIN, Amanda Cristina Carvalho. **Moradia e meio ambiente adequados no contexto dos negócios jurídicos imobiliários: uma proposta para as áreas periurbanas**. 2016. Disponível em: <http://publicadireito.com.br/artigos/?cod=1db9d897d180110c> Último acesso: 8/fevereiro/2019.
- ARJONA, Adan Arnulfo. **Salvamento de Voto del magistrado. Demanda Contencioso administrativa de Nulidad contra OPC**. 25/setembro/2007, Disponível em: http://bd.organojudicial.gob.pa/scripts/dtSearch/dtisapi6.dll?cmd=getdoc&DocId=15479&Index=H%3a%5cdtsearch%5cUserData%5cindices_dts%5ctodo&HitCount=2&hits=19c4+19c5+&SearchForm=c%3a%5cinetpub%5cwwwroot%5cregistro_form%2ehtml. Último acesso: 15/março/2019.
- ARNAUD, André-Jean. JUNQUEIRA, Eliane Botelho (Orgs.) **Dicionário da globalização**. Direito. Ciência Política. Editora Lumen Juris: Rio de Janeiro. 2006
- DE ARAUJO, Maria Christina Barbosa. DA COSTA, Monica Ferreira. **Lixo no ambiente marinho**. Artigo web, Primeira Linha. Revista Ciência Hoje. Edição março de 2003. Disponível em: http://www.globalgarbage.org/lixo_no_ambiente_marinho.pdf. Último acesso: 15/março/2019.
- BECK, Ulrich. **O que é a globalização?** Equívocos do globalismo: respostas a globalização. Tradução de André Carone: - São Paulo: Paz e Terra, 1999.

BENACCHIO, Marcelo. **Direito subjetivo - situação jurídica – relação jurídica**. In: Lotufo, Renan; Nanni, Giovanni Ettore (Coord.). *Teoria geral do direito civil*. São Paulo: Atlas, 2008, p. 186-217.

BETTI, Emilio. **Teoria geral do negócio jurídico**. Tomo 1. Portugal: Coimbra Editora. 1969.

BEVILÁQUA, Clovis. **Código Civil dos Estados Unidos do Brasil comentado**. 4 ed., Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1931.

_____. *Teoria geral do Direito civil*. 2ª edição. Editora Rio de Janeiro. 1980.

BOBBIO, Norberto. **Teoria geral do direito**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

BOXER, Charles R. **O império marítimo português 1415-1825**. Tradução Anna Olga de Barros Barreto. –São Paulo: Companhia das letras, 2002.

BRAITWAITE, John. DRAHOS, Peter. **Global Business Regulation**. 2000, p. 9. Cambridge University Press, 2000. In: Castro Jr. Osvaldo Agripino. **Direito Regulatório e Inovação nos transportes e portos nos Estados Unidos e Brasil**. 1ª edição. Florianópolis: Conceito Editorial, 2009.

CABRITA, Rute Neto. **A Poluição Marítima e o Direito internacional**. FDL, Lisboa, 1998.

CÂMARA, Jacintho de Arruda. Telecomunicações e globalização. **SUNDFELD, Carlos Ari; VILHENA, Oscar Vieira (Coords.). Direito global**. São Paulo: Max Limonad, 1999. In: SUNDFELD, Carlos Ari. VIERA, Oscar Vilhena. *Direito Global*. São Paulo: Max Limonad, 1999.

CAMPOS, Luís. CANAVEZES, Sara. **Introdução à globalização**. Instituto Bento Jesus Caraça. Departamento de Formação da CGTP-In, abril 2007. Pag. 10. Disponível em: <<https://dspace.uevora.pt/rdpc/bitstream/10174/2468/1/Introdu%C3%A7%C3%A3o%20%C3%A0%20Globaliza%C3%A7%C3%A3o.pdf>>. Último acesso: 2/outubro/2018.

CAMPOS Candanedo, Diana. **Concesión a Ocean Pollution fue legal**. Artigo web, Jornal Panama America. Data de Publicação: 26/março/2000. Disponível em: <https://www.panamaamerica.com.pa/economia/concesion-ocean-pollution-fue-legal-36699> Último acesso: 15/março/2019.

CANAL DE PANAMÁ. **Panama Canal Shipboard Oil Pollution Emergency Plan**

(PCSOPEP) Requirements. Artigo web, produzido pela Autoridade do Canal do Panamá. Disponível em: <https://www.pancanal.com/eng/op/notices/2018/N12-2018.pdf>. Último acesso: 15/março/2019.

CARNELUTTI, Francesco. **Teoria geral de direito.** Editora Lejus, 2000.

CARTER, Robert. **Boat remains and maritime trade in the Persian Gulf during the sixth and fifth millennia BC.** *Antiquity*. v. 80, n. 307, p. 52-63, 2006.

CARVALHO, Francisco Pereira de Bulhões. **Ineficácia do ato jurídico e a reforma do Código Civil.** Rio de Janeiro. Borsoi. 1966.

CASSIOLATO, José Eduardo; LASTRES, Helena MM. **Arranjos e sistemas produtivos locais na indústria brasileira.** *Revista de Economia Contemporânea. IE/UFRJ* v. 5, p.103136, 2001.

CLARK, R.B. **Marine Pollution. 5th edition.** Oxford University Press. Disponível em: <http://bookboon.com/en/marine-pollution-ebook>. Último acesso: 8/novembro/2018.

CNUDM. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** ONU Disponível em: <http://www.iea.usp.br/noticias/documentos/convencao-onu-mar>. Último acesso: 6/maio/2019.

CONSTANTINESCO, Leóntin Jean; DE CICCIO, Maria Cristina. **Tratado de direito comparado.** Tradução: Maria Cristina de Cicco. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

CORBETT, James J.; WINEBRAKE, James. **The impacts of globalisation on international maritime transport activity: past trends and future perspectives.** OECD/ITF Global Forum on transport and environment in a globalizing world, 10-12 november 2008, Guadalajara, Mexico; energy and Environmental research associates, The United States. In: **Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World.** 2008. Disponível em: <http://www.oecd.org/greengrowth/greening-transport/41380820.pdf>. Último acesso: 9/outubro/2018.

COMÉRCIO INTERNACIONAL. In: **Dicionário Financeiro.** 2018. Disponível em: <https://www.dicionariofinanceiro.com/comercio-internacional/>. Último acesso: 2/outubro/2018.

DE ARAGÃO, Alexandre Santos. **Regulação da economia: Conceito e Características contemporâneas.** *A&C-Revista de Direito Administrativo & Constitucional*, p. 59-74, 2007.

DE ARAUJO, Maria Christina Barbosa. DA COSTA, Monica Ferreira. **Lixo no ambiente marinho.** Artigo web, Primeira Linha. *Revista Ciência Hoje*. v. 32, n. 191, 2003. Disponível

em: http://www.globalgarbage.org/lixo_no_ambiente_marinho.pdf. Último acesso: 15/março/2019.

DE CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Direito marítimo: Made in Brasil**. Lex Editora, S.A.: São Paulo, 2007.

_____. **Direito Regulatório e Inovação nos transportes e portos nos Estados Unidos e Brasil**. Florianópolis: Conceito Editorial, 2009. Disponível em: Biblioteca CCJ, USFC. Último acesso: novembro/2018.

DE AZEVEDO, Antônio Junqueira. **Negócio Jurídico. Existência, Validade e Eficácia**. 4^a ed. São Paulo: Editora Saraiva, 2002.

DE BESSA ANTUNES, Paulo. **Direito ambiental**. Editora Lúmen Juris, 2008.

DE KOSMAS, Sofia. **Termina limpeza de derrame de combustível**. Artigo web, Jornal La Prensa. Disponível em: https://impresa.prensa.com/Termina-limpieza-derramecombustible_0_1331116960.html . Último acesso: 15/março/2019.

DE LA OSSA, Michell Prieto. **AMP suspendió concesión para limpieza de derrame de hidrocarburos**. En Actualidad, top new. Artigo em jornal web El Capital Financiero, publicado 27/fevereiro/2019. Disponível em: <https://elcapitalfinanciero.com/amp-suspendio-concesionpara-limpieza-de-derrame-de-hidrocarburos/>. Último acesso: 31/maio/2019.

_____. **OPC seguirá prestando servicio hasta nueva licitación**. En del impreso, marítimo. Artigo em jornal web El Capital Financiero, publicado 28/fevereiro/2018. Disponível em: <https://elcapitalfinanciero.com/opc-seguira-prestandoservicio-nueva-licitacion/>. Último acesso: 31/5/2019.

DE SOUZA, Leonardo da Rocha. LEISTER, Margareth Anne. **A influência da soft law na formação do direito ambiental**. In: Revista de Direito Internacional, UNICEUB v. 12, n. 2. 2015. p.12. Disponível em: <[https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article /view/3675/pdf](https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/3675/pdf)>. Último acesso: 18/outubro/2018.

DERANI, Cristiane. **Direito Ambiental Econômico**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

DIAZ, Juan Manuel. **Sala Tercera no avala reclamo de Ocean Pollution Control**. Artigo web. Data de publicação: 24/novembro/2016. Disponível em: https://impresa.prensa.com/panorama/Sala-Tercera-avala-reclamo-OPC0462778_7328.html Último acesso: 14/março/2019

DICTIONARY, Oxford English. **Compact Oxford English Dictionary**. 1991.

DIDIER JR, Freddie. **O direito de ação como complexo de situações jurídicas**. In: Revista de Processo, SP: RT 2012. n.210. Disponível em: <http://www.frediedidier.com.br/wpcontent/uploads/2012/09/odireitodeacaocomocomplexodesituacoesjuridicas%C2%B9.pdf>. Último acesso: 4/fevereiro/2019.

ELIAS, Nobert. **O processo civilizador 1: Uma história dos costumes**. Zahar. Tradução Ruy Jungman; revisão e apresentação, Renato Janine Ribeiro. 2.ed.-Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994. Disponível em: <https://labmus.emac.ufg.br/up/988/o/ELIAS__Norbert._O_processo_civilizador_volume_1.pdf>. Último acesso: 28/agosto/2018.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. 2ª edição. Rio de Janeiro. Nova Fronteira. 1986.

FREIRE, William. MARTINS, Daniela Lara (Coords). **Dicionário de direito ambiental e vocabulário técnico do meio ambiente**. Editora Mineira. 1 edic. 2003.

FREITAS, Dario Almeida Passos de. **Poluição Marítima: Legislação, doutrina e jurisprudência**. Editora Juruá, Curitiba, 2009.

FREITAS, Eduardo. **Fluxos de mercadorias**. Artigo web. Disponível em: <https://mundoeducacao.bol.uol.com.br/geografia/fluxos-mercadorias.html>. Último acesso: 18/março/2019.

GUILLÉN, Mauro. **Is globalization civilizing, destructive or feeble?** A critique of five key debates in the social- science literature. Annual Review of Sociology. 2001.

_____. **The architecture of collapse**. The global system in the 21st century. Oxford University Press.2015.

GILPIN Robert. **The Political Economy of International Relations**. Princeton, NJ: Princeton Univ. Press. 1987.

GROVE, Eric. **The Future of Sea Power**. Ed. Rotledge, London, 2010.

HAURELHUK Sembalista, Samuel. **Segurança da navegação: percepção das capitânicas fluviais, dos portos e do tribunal marítimo**. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina.2017.

HECK, Mariana. **A ação normativa da organização marítima internacional e seus instrumentos em face da poluição marítima por óleo causada por navios.** In: Revista de Direito Internacional, Brasília, v. 9, n. 3, 2012, p. 193-218. Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/download/2051/1952>. Último acesso: 31/outubro/2018

HELD, David. MCGREW, Anthony. GOLDBLATT, David. PERRATON, Jonathan. **Contents and Introduction in Global Transformations: Politics, Economics and Culture.** 1999. Stanford: Stanford University Press, Págs. 1-31. Disponível em: <https://www.geog.mcgill.ca/documents/Held%20et%20al%201999.PDF>. Último acesso: 3/outubro/2018.

HICKMAN, J. R. CP; ROBERTS, LS; LARSON, A. **Princípios Integrados de Zoologia. Rio de Janeiro.** Editora: Guanabara Koogan, p. 297, 2004.

IMO. International Maritime Organization. **International Shipping Facts and Figures – Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment.** 2012. Disponível em: <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Documents/International%20Shipping%20-%20Facts%20and%20Figures.pdf>. Último acesso: 20/9/2018.

JAYME JR, Frederico. **Comércio internacional e crescimento econômico.** A liberalização econômica e desenvolvimento: modelos, políticas e restrições, São Paulo: Futura, 2003.

JURÍDICO. In: Dicionário Etimológico, 2019. Disponível em: <https://www.dicionarioetimologico.com.br/juridico/>. Último acesso: 3/maio/2019.

JUSTE RUIZ, J. **Direito Internacional do Meio Ambiente.** Madrid: MacGraw-Hill, 1999.

KEEDI, Samir. **Transporte e seguros no comercio exterior.** 2 ed. São Paulo, Aduaneiras: 2000.

KELSEN, Hans. **Teoria pura do direito.** Tradução João Baptista Machado, 2. Ed. Coimbra, Armênio Amado, 1962, v.2.

_____. **Teoria geral do direito e do Estado.** 4ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

KUMAR, Shashi. HOFFMANN, Jan. **Globalisation, the maritime nexus.** United In: The Handbook of Maritime Economics and Business, Chapter 3, 2002. Págs. 35-62. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/228713277_Globalisation_The_maritime_nexus. Último acesso: 9/outubro/2018.

LACAZE, Jean-Claude. **A poluição dos mares**. Lisboa: Instituto Piaget, 1996.

_____. CABRITA, Rute Neto, SARAIVA, Gil. **A poluição marítima e o direito internacional**. Dissertação. Direito Internacional Público. Faculdade de Direito de Lisboa, 1998.

MACHADO Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. 17 ed. São Paulo; Malheiros, 2009.

MARES LIMPOS. **Conheça o projeto mares limpos**. Artigo web, 2017. Disponível em: www.menoslixo.com.br/mares-limpos

MARQUESI, Roberto Wagner. MARTINS, Priscila Machado (Coords). **Negócio Jurídico e liberdades individuais-autonomia privada e situações jurídicas existenciais** (e-book). Curitiba: Juruá, 2016.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Desenvolvimento Sustentável e transportes marítimos**. In: Revista Verba Juris. Ano 6. n.6. Jan/Dez 2007.

_____. **Direito marítimo internacional: da Responsabilidade internacional pelos danos causados ao meio ambiente marinho**. In: Revista Verba Juris, n.7, jan/dez.2008.

MELLO, Marcos Bernardes de. **Teoria do Fato Jurídico - Plano da Eficácia**. São Paulo: Saraiva, 2004.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 24 ed. São Paulo: Malheiros Editores, 1999.

MENEZES, Wagner (Ed.). **Direito do mar: desafios e perspectivas**. CEDMAR-USP, Centro de Estudos em Direito do Mar, 2015.

MIRABELLI, Giuseppe. **Negozió giuridico** (Teoria), in Enciclopédia del diritto, XXVII, Milano, Giufrfré, 1977, In: AMARAL, Francisco. **Direito Civil: introdução**. 8 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

MIRANDA, Custódio da Piedade Ubaldino. **Teoria geral do negócio jurídico**. São Paulo: Atlas, 2009.

MILARÉ, Edis. **Direito do Ambiente**. 2. ed., São Paulo: Revista dos Tribunais. 2001.

MURTEIRA, Mário. LOUÇÃ, Francisco. **Globalização, pela invenção dum tempo global e solidário**. Lisboa, Quimera.2003.

NAÇÕES UNIDAS BRASIL. **ONU Cobra que setor privado monitore políticas de produção sustentável**. Artigo web. Publicado em 13/7/2018. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/onu-cobra-que-setor-privado-monitore-politicas-de-producaosustentavel/> Último acesso: 8/maio/2019.

_____. **ONU Meio Ambiente lança publicação detalhando suas atividades no Brasil**. Artigo web. Publicado em 4/4/2019. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/onu-meio-ambiente-lanca-publicacao-detalhando-suas-atividades-nobrasil/> Último acesso: 8/maio/2019.

NACIONES UNIDAS. **Objetivos de desarrollo sostenible. Erradicar la pobreza y promover la prosperidad de un mundo cambiante**. Informe voluntario Panamá. Foro Político de alto nivel para el desarrollo sostenible. Julho de 2017, Nova York.

NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. Vida na água. **Conservação e uso sustentável de mares e dos recursos marinhos**. Documentos Temáticos, 2017. Disponível em: https://nacoesunidas.org/wp-content/uploads/2017/06/Documento-Tem%C3%A1tico-ODS14-Vida-na-Agua_12junho2017.pdf. Último acesso: 9/maio/2019.

NEGÓCIO. In: **Dicionário Etimológico**, 2019. Disponível em: <https://www.dicionarioetimologico.com.br/negocio/>. Último acesso: 3/maio/2019.

NOBRE, Marisa. DOS SANTOS, Fernando Ribeiro. **O Mercado de transporte marítimo: especialização, evolução e reflexos na logística internacional**. II SIMPEP- Bauru, São Paulo, Brasil, 7 a 9 de novembro de 2005. Artigo web. Disponível em: http://www.simpep.fe.b.unesp.br/anais/anais_12/copiar.php?arquivo=NOBRE_M_O_mercado_de_transport.pdf Último acesso: 19/março/2019.

OCDE. **Mondialisation Economique et Environment, Paris**. OCDE, 1997. Disponível em: <http://www.oecd.org/fr/sites/meetingoftheenvironmentpolicymcommitteeatministeria llevel/40536833.pdf> Último acesso: 5/dezembro/2018 In: SOARES, Guido. **Direito internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidades**. 2da edição. São Paulo: Atlas, 2003.

OCEAN POLLUTION CONTROL. **Misión y visión de la empresa**. Disponível em: <http://www.grupo-opc.com/index.php/sobre-opc> Último acesso: 14/março/2019.

OCEANA. **Shipping Pollution.** Artigo web. Disponível em: <https://eu.oceana.org/en/shippingpollution-1>. Último acesso: 30/outubro/2018.

OHIGGINIS, Arcia Jaramillo. A licitación, concesion para limpeza de mares. Artigo publicado no journal La Prensa, data: 21/junho/2018. Disponível em: https://impresa.prensa.com/panorama/licitacion-concesion-limpieza-mares_0_5058244235.html Último acesso: 31/5/2019.

ONU. **Declaração de Rio sobre o meio ambiente e desenvolvimento sustentável.** 1992. Disponível em: http://www.meioambiente.pr.gov.br/arquivos/File/agenda21/Declaracao_Rio_Meio_Ambiente_Desenvolvimento.pdf Último acesso: 13/março/2019.

OUR COMMON FUTURE. Oxford. Oxford University Press, 1987.

PAIVA, Iure. **Comercio Internacional e meio ambiente:** Análise da posição do Brasil na Organização Mundial do Comercio. Ijuí: Ed. Unijuí.2013.

PANAMÁ. Ley 8 de 25 de março de 2015: **Que crea el Ministerio de Ambiente, modifica disposiciones de la Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá y dicta otras disposiciones.** Disponible em: http://www.miambiente.gob.pa/images/documentos_temporales/Ley_8_del_25_de_marzo_de_2015.pdf. Último acesso: 31/maio/2019.

_____. **Decreto N°7 de 10 de febrero de 1998,** por el cual se crea la Autoridad Marítima de Panamá, se unifican las distintas competencias marítimas de la administración pública y se dictan otras disposiciones. Disponível em: http://gacetas.procuraduriaadmon.gob.pa/23484_1998.pdf Último acesso: 14/março/2019,

_____. Corte Suprema de Justicia. **Demanda contencioso administrativa de nulidad interpuesta por El Licenciado Ernesto Cedeño,** en representación de la Contraloría General De La Republica para que se declare nulo por ilegal el contrato n° 2-033-97 del 14 de octubre de 1997, celebrado entre la Autoridad Portuaria Nacional, Hoy Autoridad Marítima De Panamá Y Ocean Pollution Control, S. A., y la adenda n° 1 del 26 de abril de 1999. Ponente: Víctor L. Benavides. -Panamá, veinticinco (25) de septiembre de dos mil siete (2007). Disponível em: http://bd.organojudicial.gob.pa/scripts/dtSearch/dtisapi6.dll?cmd=getdoc&DocId=15479&Index=H%3a%5cdtsearch%5cUserData%5cindices_dts%5ctodo&HitCount=2&hits=19c4+19c5+&SearchForm=c%3a%5cinetpub%5cwwwroot%5cregistro_form%2e.html Último acesso: 15/março/2019.

PANAMÁ AMÉRICA. **La AMP revive a OPC, ignora nuevas ofertas.** Artigo web, Jornal Panamá America. Data de Publicação: 04/março/2018. Disponível em:

<https://www.panamaamerica.com.pa/economia/la-amp-revive-opc-ignora-nuevas-ofertas1098965> Último acesso: 15/março/2019.

PAVÃO, Juliana Carvalho. ESPOLADOR, Rita Resquetti Tarifa De Cassia. **Evolução dos Negócios Jurídicos.** In: ESPOLADOR, Rita Tarifa De Cassia. BRAGA, Daniela Paiano (Coords). **Questões atuais dos negócios jurídicos a luz do biodireito.** Discussões sobre negócios jurídicos. 1ª edição. Londrina: Editora Thoth. 2019.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. EVANGELISTA, Kaline Tamara Queiroz. **Comercio Internacional e redes de transportes: fluxos das exportações de mercadorias em PiraporaMG.** Artigo publicado na Revista Eletrônica do Curso de Geografia- Campus Jatai-UFG, n. 23, Jul-Dez/2014. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/geoambiente/article/download/32474/17932/> Último acesso: 18/março/2019

PERLINGIERI, Pietro. **Perfis de Direito Civil.** Tradução de Maria Cristina de Cicco. 2 edic. –Rio de Janeiro: Renovar, 2002.

_____. **O direito civil na legalidade constitucional.** Rio de Janeiro: Renovar, 2008.

PINHEIRO, Ana Cláudia Duarte. **Do regime jurídico tributário ambiental: instrumento de positivação de valores em âmbito de MERCOSUL.** Londrina, 2004. Dissertação, Mestrado em Direito Negocial. Universidade Estadual de Londrina, 2004. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.uel.br/document/?view=vtls000108573>. Último acesso: 8/outubro/2018.

POELSCH, Gabriel. Ribeiro, Raquel. **Globalização e suas consequências: Representações de estudantes e profissionais portugueses.** Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/308509940_Globalizacao_e_suas_consequencias_Representacoes_de_estudantes_e_profissionais_portugueses. Último acesso: 3/outubro /2018.

PONA, Everton Willian. **Autonomia prospectiva e situações jurídicas subjetivas existenciais: discurso sobre os fundamentos das diretivas antecipadas de vontade.** 2014. 249 f. Dissertação (Mestrado em Direito Negocial). Universidade Estadual de Londrina, Centro de Estudos Sociais Aplicados, programa de pós-graduação em Direito Negocial, 2014.

PRIETO De La Ossa, Michell. **Comenzó la cuenta regresiva entre el Estado y OPC**. Artigo web, Periódico Capital Financiero. Data de publicação: 12/enero/2017. Disponível em: <https://elcapitalfinanciero.com/comenzo-la-cuenta-regresiva-en-el-contrato-entre-el-estado-yopc/> Último acesso: 15/março/2019.

PNUD. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. **Relatório Nacional Voluntário sobre os objetivos de desenvolvimento sustentável**. Brasil 2017. Artigo web. Disponível em: https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/15801Brazil_Portuguese.pdf Último acesso: 6/maio/2019.

PNUMA. **ONU Meio ambiente no Brasil 2017 2018**, Publicação web. Disponível em: <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/27372/UNEPBrazil.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Último acesso: 8/maio/2019.

PORTO, Gisele Elias de Lima. **Responsabilidade pela poluição marinha**. In: Revista CEJ, V. 4 n. 12 set./dez. 2000. Págs: 51-57. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://www.jf.jus.br/ojs2/index.php/revcej/article/viewArticle/359>. Último acesso: 6/novembro/2018.

PUGSLEY, Gustavo de Revorêdo. **O efeito modificativo do fato jurídico sobre a relação jurídica obrigacional**. 2014. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

RAMID, João. RIBEIRO. A. **Declaração do Rio de Janeiro. Estudos Avançados**, v. 6, n. 15, p. 153-9, 1992.

REALE, Miguel. **Lições preliminares de Direito**. 24 ed. São Paulo, Ed. Saraiva, 1998

RIBEIRO, Joaquim de Sousa. **O problema do contrato: as cláusulas contratuais gerais e o princípio da liberdade contratual**. Coimbra: Almedina, 1999.

ROBERTSON, Roland. **Globalization: Social Theory and global culture**. Londres. Publicações Sage. 1992.

ROGRAM. **Rede Operativa de Cooperação Regional de Autoridades Marítimas das Américas**. Artigo web. Disponível em: http://www.rogram.net/prontus_rogram/site/artic/20080512/Págs/20080512223345.php Último acesso: 15/março/2019.

RODRIGUES JUNIOR, Otávio Luiz. **A autonomia da vontade, autonomia privada e autodeterminação: notas sobre a evolução de um conceito na modernidade e na pósmodernidade**. Revista de Informação Legislativa, Brasília, ano 41. N. 163. Págs 113-130.

Julho/setembro, 2004. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/982/R163-08.pdf?sequence=4> Último acesso: 3/maio/2019.

ROLIM, Marta Helena F.S. **Poluição Marítima por óleo**. In: *Justitia*. PGJ/SP, v.115, 1981.

_____. **A tutela jurídica dos recursos vivos do mar na zona econômica exclusiva**. 1ª edição. SP: Editora Max Limonad. 1998.

SANDS, Philippe. PEEL, Jacqueline. **Principles of international environmental law**. Cambridge University Press, 2012.

SANTOS, B. S. **Os processos da globalização**. In: B. S. Santos (Org.). *Globalização: Fatalidade ou utopia?* Porto: Edições Afrontamento, 2001, p. 31-106.

SEITENFUS, R. VENTURA, D. **Introdução ao Direito Internacional Público**. 2 ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado. 2001. P. 184.

SILVA, Jose Affonso. **Direito ambiental constitucional**. São Paulo: Malheiros, 2002.

SIQUEIRA, Lucas. **Fatos, atos e negócios jurídicos**. Universidade Santa Cecília, Santos. 2015. Disponível em: <http://www.unisanta.br/materialdidaticorm/arquivos%5C0SFATOSJURIDICOSESUACLASSIFICACAOLEGISLATIVAa112274.pdf>. Último acesso: 13/fevereiro/2019.

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

SOUZA, Eduardo Nunes de. **Situações jurídicas subjetivas: aspectos controversos**. In: *Revista Eletrônica de Direito Civil*. a. 4. n. 1. 2015, contemporânea, doutrina. Disponível em: <http://civilistica.com/situacoes-juridicas-subjetivas-aspectos-controversos/>. Último acesso: 12/fevereiro/2019.

SOUSA CRUZ, Maria Valdenice. MARTINS Octaviano, Eliane M. **Responsabilidade Administrativa do Comandante de Navio por Acidente NT Vicuña**. Artigo web.2010. Disponível em: <http://deoliveirafilho.adv.br/artigos/ArtigoOcasoVicuna.pdf> Último acesso: 15/março/2019.

STOLFI, Giuseppe. **Teoria del negocio jurídico**. 2018. Ediciones Jurídicas Olejnik. Chile: Santiago.

STONE, Maddie. **Enfim sabemos como se formou o nevoeiro de Londres que matou milhares de pessoas.** Artigo web, data de publicação: 16/novembro/2016. Disponível em: <https://gizmodo.uol.com.br/formacao-nevoeiro-londres/> Último acesso: 20/março/2019.

TORRES, Víctor D. **25 galones de aceite se derraman en el Canal.** Artigo web, publicado no Jornal La Prensa. Data de Publicação: 13/outubro/2004. Disponível em: https://www.prensa.com/galones-aceite-derraman-Canal_0_1310119088.html Último acesso: 15/março/2019.

TREAT, Jason. SICKLEY, Ted. WILLIAMS, Ryan T. **Afogando em plástico.** Artigo. In: National Geographic Brasil. Mar de Plástico. Edição 06/2018.

TRIBUNAL MARÍTIMO (BRASIL). **80 anos do Tribunal Marítimo.** Tribunal Marítimo. Rio de Janeiro: O Tribunal, 2014. Acesso disponível em: https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br/tm/files/file/biblioteca/livros/livro_80anos_TM_web.pdf. Último acesso: 6/maio/2019.

TUCCI, Carlos Eduardo M. (Coord.). **Mudança Climática- Rumo a um novo acordo mundial. Relatório Científico.** Mesa Redonda 2- Agua e mudanças climáticas. III Conferencia Regional sobre mudanças globais: América do Sul (5 a 8 de novembro de 2007). Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo. 2008 Disponível em: <http://www.iea.usp.br/publicacoes/textos/relatorio3confregmudancasglobaisal.pdf>. Último acesso: 25/março/2019

UN. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Montego Bay).** 1982. Disponível em: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. Último acesso: 16/outubro/2018.

UNCTAD. **Review of maritime transport 2001.** United Nations, Geneva. Disponível em: https://unctad.org/en/Docs/rmt2001_en.pdf Último acesso: 15/outubro/2018.

_____. **Review of maritime transport 2017.** UNCTAD/RMT/2017. United Nations Publication Sales No.E.17.II.D.10. Disponível em: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf Último acesso: 23/setembro/2018

VIANNA, Godofredo Mendes. **Direito marítimo.** Colaboração de Munique de Souza Mendes.

Fundação Getúlio Vargas, V.1. Graduação 2016.2. Disponível em:

https://diretorio.fgv.br/sites/diretorio.fgv.br/files/u1882/direito_maritimo_2016-2_1.pdf

Último acesso: 23/março/2019

WALLERSTEIN, Immanuel. **A crise estrutural no sistema-mundo: para onde vamos a partir daqui?.** *Via Atlântica*, n. 21, p.17, 2012.

WIESEBRON, Marianne L. **A crescente importância dos oceanos no mundo contemporâneo e as respectivas políticas do Brasil e da França.** In: MORE, Rodrigo Fernandes, BARBOSA Jr, Ilques. **Amazônia Azul: Política, estratégia e direito para o oceano do Brasil.** Rio de Janeiro: Sag Serv, FEMAR. 2012. Pag. 260

Y LA LAGUNA, Paloma Durán, **Una aproximación al análisis económico del derecho.** 1992. Editorial Comares Granada: España.