

O PAPEL DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL NA PROTEÇÃO E PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO MARÍTIMA CAUSADA PELA NAVEGAÇÃO INTERNACIONAL

Tiago V. Zanella*

Resumo: A proteção do ambiente marinho e a prevenção contra a poluição marítima são objetos essenciais do direito internacional. A poluição dos mares e oceanos pode ter consequências catastróficas para toda a humanidade. Assim, os sujeitos de direito internacional têm se empenhado em criar regulamentos e diretrizes no intuito de preservar o espaço marinho com qualidade ambiental aceitável para a atual e futuras gerações. Papel fundamental neste intuito possui a Organização Marítima Internacional. Este artigo tem como objetivo analisar qual a função da OMI na proteção e prevenção da poluição marítima causada pela navegação internacional e demonstrar que sem a atuação internacional da organização os mares e oceanos estariam ambientalmente muito mais comprometidos.

Palavras-Chave: Organização Marítima Internacional; Poluição Marinha; Navegação Internacional.

1. INTRODUÇÃO

* Doutorando em Ciências Jurídico-Internacionais e Europeias pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa; Mestre em Direito Internacional e Relações internacionais pela Faculdade de Direito de Lisboa; Advogado, graduado em Direito pelo Centro Universitário Curitiba; graduado em Relações Internacionais pelo UNICURITIBA; professor de direito internacional público, direito internacional privado e direito marítimo, membro pesquisador do CIIMAR (Interdisciplinary Centre of Marine and Environmental Research); autor dos livros “Curso de Direito do Mar” e “Água de lastro: um problema ambiental global”.



navegação marítima e o direito do mar estão ligados diretamente a própria história da civilização, uma vez que o mar sempre constituiu um ambiente muito utilizado por todos os povos, seja para navegação como meio de transporte e comunicação ou exploração de seus recursos. O acesso ao mar institui o ponto de partida de todo o direito internacional das comunicações, pois a livre utilização dos espaços marítimos representa a forma mais ancestral de comércio entre as civilizações. A navegação marítima foi essencial às primeiras trocas mercantis internacionais, as comunicações com nações mais longínquas e a atividade econômica internacional¹.

Historicamente, o mar revela-se como o meio que mais se destaca no desenvolvimento econômico mundial, correspondendo atualmente por cerca de 90% do transporte internacional de mercadorias². Neste sentido, vale ainda ressaltar que os mares e oceanos correspondem aproximadamente a 71% da superfície do globo terrestre e, ainda mais impressionante, que 70% da população mundial reside a menos que 50km dos litorais, o que demonstra o enorme valor estratégico que este espaço representa ainda hoje para todos os povos³.

Como escreveu o poeta Fernando Pessoa “Deus quis que a terra fosse toda uma, que o mar unisse, já não separasse”⁴. Isto demonstra a importância que a navegação marítima exerceu (e ainda exerce) sobre a própria história da civilização humana; fala-nos também do desenvolvimento e do progresso que alcançados somente a partir da utilização do espaço marítimo para o transporte e comunicação.

Todavia, este aumento na navegação internacional desde

¹ ZANELLA, Tiago Vinicius. Curso de Direito do Mar. Juruá, Curitiba; 2013. P. 22.

² GROVE, Eric. The Future of Sea Power. Ed. Rotledge, London, 2010. P. 43.

³ CARVALHO, Virgílio de. A importância do mar para Portugal: passado, presente e futuro. Ed. Bertrand; Lisboa – PT; 1995. P. 12.

⁴ PESSOA, Fernando. Mensagem. “O Infante”. Lisboa, 1935. P. 28.

a segunda metade do século XX trouxe consigo um grave problema para a sociedade internacional: a poluição dos mares e oceanos⁵. Assim, a partir da década de 1960 ocorreu um despertar internacional para as questões ambientais⁶, influenciado, entre outros pelos grandes acidentes e incidentes de proporções globais. Em especial para os espaços marítimos, os acidentes ambientais foram decisivos para a negociação, assinatura e ratificação de tratados multilaterais de caráter ambiental, a fim de preservar e prevenir nova degradação deste meio. O avanço tecnológico e industrial possibilitou a evolução da indústria naval que se tornou capaz de produzir navios cada vez maiores. Contudo, trouxe consigo um grave problema para o meio ambiente marinho, pois os desastres ambientais também se tornaram maiores. Como afirma Guido Fernando da Silva Soares:

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 águas⁷.

O primeiro grande desastre ambiental marítimo ocorreu em março de 1967, no Canal da Mancha. O petroleiro *Torrey*

⁵ CABRITA, Rute Neto. *A Poluição Marítima e o Direito internacional*. FDL, Lisboa; 1998. P. 08.

⁶ Este despertar também ocorreu nas ciências jurídicas e pode ser considerado como o nascimento do direito internacional ambiental como o conhecemos hoje. ZANELLA, Tiago Vinicius. *Água de Lastro: um problema ambiental global*. Juruá, Curitiba; 2010. P. 55 e 56:

Em função do agravamento das questões ambientais e do surgimento de uma consciência ecológica na opinião pública internacional, durante o século XX, nasce o Direito Ambiental Internacional, com o intuito de tutelar e organizar internacionalmente as questões ambientais. O Direito Internacional não conseguia mais controlar e abranger de forma satisfatória os problemas ambientais, pois centrava-se somente na reparação do dano e não na prevenção. Desse modo, ficou evidente que uma nova forma, mais abrangente e adequada, de abordar o tema era necessária. Assim sendo, um novo ramo do Direito Internacional nascia, o Direito Ambiental Internacional.

⁷ SOARES, Guido Fernando da Silva. *A proteção internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidades*. 2e Ed. Atlas, São Paulo; 2003. P. 227.

Canyon, registrado sob a bandeira de conveniência da Libéria, chocou-se contra um rochedo, naufragando e derramando cerca de cento e dezoito mil toneladas de óleo cru nas águas do Mar do Norte, que atingiram a costa da Grã-Bretanha causando prejuízos incalculáveis. Para consumir o óleo que ainda restava a bordo da embarcação a *Royal Air Force* britânica teve que bombardear o navio provocando um incêndio⁸. Esse desastre ganhou notoriedade internacional em função de suas proporções. A mobilização para minimizar os impactos de novo acidentes deu origem à Conferência de Bruxelas, em 1969. Esta que resultou na adoção da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por danos causados por Poluição por Óleo (CLC/69), que teve a finalidade de determinar responsabilidades e, sobretudo, prevenir novos acidentes como aquele⁹.

Outras importantes convenções surgiram na década de 1970 a respeito do meio marinho e seus problemas ambientais. Em dezembro de 1972, foi celebrada em Londres a Convenção Sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e outras Matérias (LC-72), também denominada Convenção de Londres. Esta visava prevenir a poluição marítima por resíduos industriais e químicos e previu uma ação internacional para controlar a contaminação dos oceanos por alijamento de resíduos ou substâncias lesivas à saúde humana. Outro importante documento de direito ambiental internacional deste período foi assinado na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, realizada em 1973, e seu protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Esta convenção criou vários mecanismos de prevenção e controle da poluição, instituindo relatórios, vistorias e certificados de inspeção das embarcações¹⁰.

⁸ BARROS, José Fernando Cedeño de. Direito do mar e do meio ambiente. Aduaneiras, São Paulo; 2007. P. 76.

⁹ Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por danos causados por Poluição por Óleo, 1969.

¹⁰ CALIXTO, Robson José. Incidentes marítimos. Aduaneiras, São Paulo, 2004. P. 95 e segs.; BARROS, José Fernando Cedeño de. Direito de mar e do meio ambiente.

Entretanto, nem sempre os tratados internacionais conseguem prevenir a poluição marítima de forma eficaz. Empiricamente, verifica-se que a maioria dos tratados internacionais de proteção do meio marinho e prevenção contra poluição dos oceanos surgirem após algum desastre ambiental¹¹. Raras são as vezes em que uma convenção internacional desta seara é assinada antes de dano ao meio marinho. Assim, imprescindível é a atuação de outros órgãos internacionais capazes de agir rapidamente em matéria de proteção ambiental internacional. Entre eles o papel da Organização Marítima Internacional (OMI) se destaca¹².

2. DECISÕES DE ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS COMO FONTE DE DIREITO INTERNACIONAL

As normas jurídicas apresentam-se de distintas maneiras: a lei, o costume, a jurisprudência e a doutrina (as duas últimas como meios auxiliares). A lei é, atualmente, o modo natural pelo qual se revela o direito. Ela é a sua fonte primeira, imediata e consiste, como se sabe, na declaração e codificação de normas jurídicas realizadas por um órgão competente.

Para o direito do mar e marítimo nas civilizações primitivas, a principal fonte efetiva da ordem jurídica era o costume. Não existiam leis escritas nem órgãos especialmente designados para a formulação do direito: as regras surgiam através da prática constante e uniforme de certos atos, tornando-se por fim obrigatórias através de consenso geral¹³. Assim, na navegação

Aduaneiras, São Paulo; 2007, P. 91 e segs.

¹¹ CALIXTO, Robson José. Op. Cit. P. 27 e segs.

¹² MCGRATH, P.M.; JULIAN, Michael. Protection of the Marine Environment from Shipping Operations: Australian and International Responses. In: ROTHWELL, Donald; GRONO BATEMAN, Walter Samuel. Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea. Publications on Ocean Development, vol. 35, The Hague: Martinus Nijhoff Publishers, 2000, p. 189-190.

¹³ BRANDÃO, E. H. Serra. Direito Internacional Marítimo. Livraria Clássica Editora; Lisboa, 1963.

marítima o costume sempre teve um papel preponderante para a regulamentação, sendo que inúmeras normas (quase a totalidade) surgiram a partir do direito consuetudinário, da prática costumeira dos povos.

Atualmente, todo o direito internacional esta pautado nas fontes enumeradas (mas não taxativas¹⁴) do artigo 38º do Estatuto da corte internacional de Justiça:

Artigo 38. 1. A Corte, cuja função é decidir de acordo com o direito internacional as controvérsias que lhe forem submetidas, aplicará:

a) as convenções internacionais, quer gerais, quer especiais. que estabeleçam regras expressamente reconhecidas pelos Estados litigantes;

b) o costume internacional, como prova de uma prática geral aceita como sendo o direito;

c) os princípios gerais de direito reconhecidos pelas Nações civilizadas;

d) sob ressalva da disposição do art. 59, as decisões judiciais e a doutrina dos publicistas mais qualificados das diferentes Nações, como meio auxiliar para a determinação das regras de direito¹⁵.

Não obstante o rol do artigo 38º do Estatuto da CIJ, os atos unilaterais das organizações internacionais são consideradas atualmente fontes de direito internacional¹⁶. Talvez o principal

¹⁴ A doutrina majoritária entende que além das fontes enumeradas pelo artigo 38 do Estatuto, existem outras fontes como os Atos unilaterais dos Estados e as Decisões das organizações unilaterais. Neste sentido, entre tantos outros: GOUVEIA, Jorge Bacelar. Manual de Direito Internacional Público. 3º edição, Almedina, Coimbra, 2012. P. 147 e segs.; MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. Curso de direito internacional público. 5º Ed. Editora RT, São Paulo; 2011, P 112-113. MIRANDA, Jorge. Curso de Direito Internacional Público. 5º edição, Principia, Lisboa, 2012. P. 40-41; SOARES, Guido Fernando da Silva. Direito internacional do meio ambiente. Atlas, São Paulo, 2001.P. 169.

¹⁵ Estatuto da Corte Internacional de Justiça, 1945. Art. 38.

¹⁶ Neste sentido: MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. Curso de... Op. Cit. P. 143 e segs.; REZEK, José Francisco. Direito Internacional Público. 14º ed., Saraiva, São Paulo, 2013. P. 174; CRETELLA NETO, José. Curso de Direito Internacional do

motivo para não constar no referido artigo seja porque até 1945 o papel das organizações internacionais era secundário e somente a partir da Segunda Guerra Mundial estas organizações se intensificaram nas relações internacionais¹⁷.

Atualmente, as resoluções das organizações internacionais possuem características peculiares, que diferem tanto dos atos unilaterais dos Estados como das demais fontes de direito internacional. Em razão da sua personalidade jurídica própria de direito internacional, as decisões das organizações são atos institucionais dos quais não participam os Estados diretamente, senão apenas votando nas Assembleias. Estes atos podem, se vinculantes, possuir efeitos *externa corporis* e gerar direitos e deveres para os Estados membros e até mesmo para toda a sociedade internacional¹⁸.

Entretanto, até mesmo os atos não vinculantes podem gerar efeitos no direito internacional. A Corte Internacional de Justiça, em parecer consultivo no caso da *Licitude da Ameaça ou Uso de energia nuclear*, de 1996, destacou que:

Resoluções da Assembleia Geral, mesmo que não sejam obrigatórias, podem, às vezes, possuir valor normativo. Podem, sob certas circunstâncias, fornecer importante demonstração da existência de uma norma ou emergência de uma *opinio juris*. Para avaliar se isso é verdadeiro de uma determinada resolução da Assembleia Geral, é necessário examinar seu conteúdo e as condições de sua adoção; também é necessário verificar se existe uma *opinio juris* quanto a seu caráter normativo. Ou uma série de resoluções podem demonstrar a evolução da *opinio juris* exigida para o estabelecimento de uma nova norma¹⁹.

Meio Ambiente. Saraiva, São Paulo, 2012., P. 257; GOUVEIA, Jorge Bacelar. Op. Cit., P. 171; MIRANDA, Jorge. Op. Cit. P. 47 e segs.; PEREIRA, André Gonçalves; QUADROS, Fausto de. Manual de Direito Internacional Público. 3º ed. Coimbra, 1993. P. 269 e segs.

¹⁷ TAMMES, A.J.P. Decisions of international organs as a source of international law. Recueil des Cours Vol. 94, P. 261-364, 1958.

¹⁸ MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. Curso de... Op. Cit. P. 144.

¹⁹ ICJ Reports. Legality of the Threat or Use of Nuclear Weapons. 08 July 1996. P. 254-255. Tradução livre.

Desta forma, para a prevenção da poluição causada pela navegação internacional alta relevância possuem tanto os tratados internacionais adotadas no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), como suas resoluções e diretrizes não diretamente vinculativas.

3. POLUIÇÃO MARÍTIMA

A definição de poluição marítima mais comumente utilizada pela doutrina internacionalista tem sido a que o GESAMP (Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution) estabeleceu em 1970:

“A introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou energia no ambiente marinho (incluindo estuários), que resulta em efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos, riscos para a saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca, diminuição da qualidade para uso da água do mar e redução de amenidades”²⁰.

Esta definição tem sido utilizada não apenas pelos juristas, mas em diversos tratados internacionais. Por exemplo, o Conselho Diretivo das Comunidades Europeias utilizaram tal definição já na Convenção de Barcelona para a Proteção contra a poluição no mar Mediterrâneo em 1976²¹.

Não obstante a sua ampla utilização desde a década de 1970, a definição de poluição marítima da GESAMP não está isenta de críticas. Pelo contrário, a ausência de uma função preventiva e a restritividade o limitam de forma bastante significativa. A Poluição marítima deve ser entendida num sentido mais amplo, englobando não apenas o dano, mas o risco de dano ao meio marinho.

Neste viés, a Convenção das Nações Unidas sobre o Di-

²⁰ Disponível em <http://www.fao.org/docrep/meeting/003/s0645e/s0645e00.htm>. Acesso em 20 de maio de 2013.

²¹ Convenção para a Proteção do Mar Mediterrâneo contra a Poluição, adotada em Barcelona em 16 de fevereiro de 1976. Art. 2, a.

reito do Mar, de 1982 (CNUDM) representou um avanço também na definição mais atualizada do conceito de poluição marítima. Segundo este texto,

“poluição do meio marinho’ significa a introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização, e deterioração dos locais de recreio”²².

Esta definição é inovadora e muito mais contemporânea. Ao considerar os danos potenciais e a introdução indireta de poluição no meio marinho²³, a CNUDM atualiza o conceito para uma realidade muito mais próxima. Assim, não apenas o dano concretamente ocorrido, mas também o risco de dano está abarcado pelo conceito de poluição marítima.

Contudo, para alguns juristas esta definição ainda é incompleta. Por abranger somente a poluição causada pelo homem, quando existem causas naturais que também causam danos ao meio marinho, alguns defendem a imprecisão do conceito trazido pela CNUDM²⁴. São exemplos deste tipo de poluição as reações químicas e físicas causadas por vulcões, os derrames de hidrocarbonetos causados por fendas no fundo dos oceanos, entre outros. Entretanto, tal crítica não merece acolhimento. Os fenômenos naturais não podem ser considerados poluição marítima, no conceito jurídico da expressão. Apenas de os acontecimentos naturais, na prática, poderem causar da-

²² CNUDM. Art. 1, nº 1, 4.

²³ A introdução indireta diz respeito às atividades humanas que causam poluição e indiretamente afetam o meio marinho, como a poluição de origem telúrica e da atmosfera.

²⁴ Neste sentido: DIOGO, Luís da Costa. Op. Cit. P. 229; CABRITA, Rute Neto. A Poluição Marítima e o Direito internacional. FDL, Lisboa; 1998, P. 40 e 41; VIERA, Rita de Cássia. A Preservação dos Mares no Direito Internacional. FDL, Lisboa; 1993., P. 17.

nos e/ou alterações no meio ambiente, não há como considerá-los, juridicamente, causas de poluição marítima. Mesmo que assim o entendêssemos, o direito internacional nada pode fazer para regulamentar ou prevenir estes fenômenos naturais. Desta forma a configuração de poluição marítima necessariamente pressupõe a atividade humana²⁵.

Ainda, o artigo 196º da CNUDM prevê que os Estados devem “prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho resultante da utilização de tecnologias sob sua jurisdição ou controle”²⁶. A Convenção deixa o conceito de poluição marítima aberto e servindo como orientador ao interprete, não configurando um conceito taxativo. Desta forma, todo dano ou risco de dano ao meio marinho causado pelo homem pode ser entendido como poluição marítima²⁷.

4. A ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

A Organização Marítima Internacional (OMI)²⁸ é o orga-

²⁵ Neste mesmo entendimento: SOARES, Guido Fernando da Silva. As ONGs e o direito internacional do meio ambiente. In Revista de Direito Ambiental. São Paulo, nº 17, P. 21-64, jan./mar. 2000. P. 25; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento. Proteção dos oceanos e mares. In. Boletim da Sociedade Brasileira de Direito Internacional. Brasília. Nº 87. P. 113-116, jun./dez. 1993. P. 114.

²⁶ CNUDM. Art. 196.

²⁷ SCALASSARA. Lecir Maria. Poluição marinha e proteção jurídica internacional. Ed. Juruá, Curitiba; 2008. P. 39.

²⁸ A OMI foi criada pela Convenção da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental, na qualidade de primeiro organismo mundial exclusivamente votado a assuntos marítimos, entre eles a promoção da segurança marítima e a prevenção da poluição por embarcações. A convenção foi adotada pela Conferência Marítima das Nações Unidas, realizada em Genebra, em 6 de Março de 1948, e entrou em vigor a 17 de Março de 1958. A organização iniciou as suas atividades em Janeiro de 1959. O seu primeiro nome foi Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (Organização Marítima Consultiva Intergovernamental). Como o próprio nome indicava, até 1982, os seus poderes foram meramente consultivos. Após um conjunto de alterações à convenção, adotadas em 1975 e 1977, as quais entraram em vigor a 22 de Maio de 1982, o nome mudou para International Maritime Organization (Organização Marítima Internacional). Significava isto que a OMI se tinha transfor-

nismo internacional responsável por cuidar das medidas de segurança na navegação internacional e também das questões ambientais no meio marinho, tendo como slogan: “Safe, secure and efficient shipping on clean oceans” (Navegação segura, a salvo e eficiente em oceanos limpos)²⁹. Compete à OMI, ainda, incitar a renúncia de medidas discriminatórias, analisar questões concernentes a práticas desleais de navegação, promover o intercâmbio, entre os governos, de informações relativas à navegação marítima e prevenir qualquer desastre ou problema ambiental nos oceanos³⁰.

Em primeiro lugar, deve-se ter em conta o papel que a OMI desempenha na efetivação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) de 1982. Como destaca Agustín Blanco-Bázan:

O mandato global da IMO é implicitamente reconhecida, mas com firmeza nos casos em que a expressão "organização internacional competente" é usado no singular, em conexão com a adoção de regras de navegação e padrões internacionais em matéria de segurança, a eficiência da navegação e prevenção e controle de poluição marinha proveniente de embarcações e por dumping³¹.

Existe assim apenas uma única menção textual à OMI na CNUDM: no Artigo 2º do Anexo VIII, que trata da criação e manutenção de listas de especialistas para a arbitragem interna-

mado em agência especializada operacional da ONU. A OMI é, na atualidade, a agência especializada da ONU competente para adotar medidas protetoras, tais como, normas, parâmetros e práticas da navegação comercial, com vista à persecução dos fins supracitados. Vide: <http://www.imo.org/>.

²⁹ OMI. Organização Marítima Internacional. Disponível em: <http://www.imo.org>. Acesso em: 18 de abril de 2013.

³⁰ O Brasil tornou-se membro da OMI em 1963 e, desde 1967, vem sendo reeleito para o Conselho da Organização. Em dezembro de 1998 a coordenação nacional dos assuntos relativos à IMO, que estava sob responsabilidade do Ministério das Relações Exteriores, foi transferida para a Marinha do Brasil.

³¹ BLANCO-BAZÁN, Agustín. IMO interface with the Law of the Sea Convention. in 23rd Annual Seminar of the Center for Ocean Law and Policy. Charlottesville: University of Virginia, 2000. (Tradução Livre).

cional, cabendo à OMI fazê-lo no tocante a “navegação, incluindo a poluição proveniente de embarcações e por alijamento”³². Porém, existe no texto da CNUDM uma série importante de normas em que há referência indireta, mas inequívoca, à OMI. Isto se dá, primordialmente, por meio da expressão “organização internacional competente”³³. Como a instituição em análise é uma Organização Internacional e têm mandato universal para tratar dos temas da segurança e poluição marítima, é evidente que se trata da Organização Marítima Internacional³⁴. Ainda, a CNUDM fala em regras, padrões, regulamentos, procedimentos e práticas “geralmente aceitas”, o que, entende a doutrina se referir a normas e parâmetros estabelecidos pela OMI³⁵.

Exemplo desta função da OMI dentro da CNUDM fica claro no artigo 211º, referente a poluição proveniente de embarcações. Neste artigo, “Os Estados devem estabelecer regras e normas de caráter internacional para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações”³⁶. Ainda, “Os Estados devem adotar leis e regulamentos

³² CNUDM, Anexo VIII. Art. 1.

³³ Pode-se encontrar tais referências na CNUDM, nos seguintes artigos: Art. 22, n° 3, a; Art. 41, n° 4 e 5; Art. 53, n° 9; Art. 60, n° 3 e 5; Art. 211, n° 1, 2, 3, 5 e 6; Art. 217, n° 1, 4 e 7; Art. 218, n° 1; Art. 220, n° 7; Art. 222; Art. 223; Art. 246, n° 5; Art. 253, n° 1, b e n° 5; Art. 265; Art. 297, n° 1, c.

³⁴ VENTURA, Fabiana Abreu do Valle. A inter-relação entre a organização marítima internacional (OMI) e a Convenção das Nações Unidas sobre direito do mar de 10 de dezembro de 1982 (CNUDM). AAFDL, Lisboa, 2005.

³⁵ BLANCO-BAZÁN, Agustín. Op. Cit.:

The need to consider IMO rules and standards as intrinsically associated to the treaty in which they are contained is also relevant to provide a consistent legal interpretation to the requirement of their "general acceptance". It is precisely in connection with this requirement that the question of the ambiguity of UNCLOS expressions has been frequently raised. This question will be analyzed here by way of the example provided by the discussions on the meaning of general acceptance of IMO rules and standards held at the working session of the Committee on coastal State jurisdiction relating to marine pollution at the sixty-seventh Conference of the International Law Association (1996).

³⁶ CNUDM. Art 211, n° 1.

para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho [...]. Tais leis e regulamentos devem [ser estabelecidas] por intermédio da organização internacional competente”³⁷.

Sendo assim, a CNUDM se tornou uma referência para os trabalhos da OMI, uma vez que trata-se da chamada “Constituição dos Oceanos”³⁸ e norteia todo o desenvolvimento do Direito do Mar. Por outro lado a CNUDM projetada diversos cuidados com questões práticas relativas ao Direito do Mar (inclusive as ambientais), através da Organização Marítima Internacional, com o objetivo de assegurar a sua proteção e a de seus recursos naturais, bem como a sua preservação para as futuras gerações.

A estrutura da OMI consiste em uma Assembleia, um Conselho e quatro principais Comitês, quais sejam: o Comitê de Segurança Marítima, o Comitê de Proteção ao Meio Ambiente, o Comitê de Cooperação Técnica e o Comitê Jurídico. Há ainda o Comitê de Facilitação e outros órgãos auxiliares, como os subcomitês que dão suporte aos trabalhos dos principais comitês técnicos. Além, é claro, do Secretariado³⁹.

O Comitê de Proteção do Meio Marinho (MEPC) é composto por todos os membros e tem como principal função a realização de convenções e da formulação e adoção de regulamentos e medidas sobre a prevenção e o controle à poluição do meio marinho causados por navios. Visa também promover a obtenção de informações científicas, técnicas e quaisquer outras consideradas úteis, e distribuí-las e recomendá-las aos Estados, em particular aos países em via de desenvolvimento, bem como promover a cooperação com as outras organizações internacionais.

O MEPC é o comitê da OMI responsável pela proteção

³⁷ CNUDM. Art, 211, nº 2.

³⁸ ZANELLA, Tiago Vinicius. Curso de Direito do Mar. Juruá, Curitiba; 2013. P. 89.

³⁹ CAMPOS, J. M de (org.) Organizações Internacionais: teoria geral. Fundação Calouste Gulbenkian. 3ª edição. Lisboa: 2008.

do meio marinho e prevenção contra qualquer tipo de poluição, porém os demais órgãos também auxiliam o MEPC neste trabalho. Como destaca Louise De La Fayette:

Como se poderia esperar, a maior parte do trabalho da OMI relativo à proteção do ambiente marinho é realizado pelo Comitê de Proteção do Meio Marinho (MEPC). No entanto, algumas questões ambientais também são abordadas indiretamente pelo Comitê Jurídico (principalmente a elaboração de tratados sobre responsabilidade e compensação) e pelo Comitê da Segurança Marítima (MSC). Este último está implicado não só porque os navios mais seguros são susceptíveis a menos acidentes que resultam em poluição marinha, mas também porque um número crescente de questões possuem tanto aspectos ambientais como de segurança. Consequentemente, nos últimos anos, o MEPC e o MSC têm trabalhado juntos em um número cada vez maior de questões⁴⁰.

Face às preocupações sobre os progressos científicos e tecnológicos e a sua devida proteção ambiental, a OMI exerce um importante papel no desenvolvimento sustentável dos oceanos e, para tanto, possui os seguintes objetivos:

- a) tomar medidas para prevenir qualquer risco de poluição marinha;
- b) assegurar uma implementação efetiva das regras e de seus regulamentos, em sintonia com as normas de Direito do Mar;
- c) desenvolver uma cultura de segurança e de conscientização ambiental;
- d) evitar uma regulação excessiva;
- e) reforçar os programas de cooperação técnica com outras organizações internacionais,
- f) promover orientações aos Governos e às indústrias nos esforços para prevenir e suprimir atos contrários às leis de segurança dos navios, das pessoas a bordo e do ambiente, e tam-

⁴⁰ DE LA FAYETTE, Louise. The Marine Environment Protection Committee: The Conjunction of the Law of the Sea and International Environmental Law. In.: The international Journal of Marine and Coastal Law, Vol.16, n° 2, Kluwer Law international, P. 155 -238. 2001. P. 165. (tradução livre)

bém contra ações tais como o terrorismo no mar, a pirataria, os roubos contra navios, o tráfico ilícito de drogas, a imigração ilegal pelos mares e outras circunstâncias do tipo⁴¹.

A conquista destes objetivos já foi em grande medida alcançada pela OMI, que promoveu a adoção de mais de 40 (quarenta) tratados⁴² e mais de 800 (oitocentas) resoluções e recomendações relativas à segurança marítima, a prevenção da poluição e questões relacionadas⁴³. Cumpre salientar que para um instrumento adotado entrar em vigor deve satisfazer certos requisitos, como número específico ratificações e/ou que estas representem certa porcentagem da tonelagem de mercadorias transportadas via marítima, para que o tratado tenha realmente eficácia. De forma geral, quanto mais importante a convenção, mais rigorosas serão as exigências para que entre em vigor⁴⁴.

⁴¹ VENTURA, Fabiana Abreu do Valle. Op. Cit.

⁴² Destes, podemos destacar alguns relacionados à proteção e prevenção do meio marinho:

1) Convenção Internacional Relativo à Intervenção em Alto-Mar em Casos de Acidentes com Poluição por Óleo (INTERVENÇÃO), 1969; 2) Convenção para a Prevenção da Poluição Marinha por Operações de Imersão de Detritos e Outros Produtos (LC), 1972 (e o Protocolo de Londres de 1996); 3) Convenção Internacional sobre Poluição Preparação, Resposta e Cooperação (OPRC), 1990; 4) Protocolo sobre a Prevenção, Atuação e Cooperação para incidentes de poluição por Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas, de 2000 (OPRC-HNS); 5) Convenção Internacional sobre o Controle de Nocivo Sistemas Anti-incrustantes nos navios (AFS), 2001; 6) Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, 2004; 7) A Convenção Internacional de Hong Kong para o Segura e Ecológica de Reciclagem de Navios, 2009; 8) Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, alterada pelo Protocolo de 1978 e pelo Protocolo de 1997 (MARPOL); 9) Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, 1969 (CLC); 10) Convenção Internacional para a Constituição de um Fundo Internacional para Compensação pelos prejuízos devidos à poluição (FUND 1992); 11) Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Compensação por Danos em conexão com o transporte de Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas por Mar (HNS), de 1996 (e seu Protocolo de 2010); 12) Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Poluição por Óleo Bunker Damage de 2001; 13) Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção dos Destroços de 2007.

⁴³ OMI. Organização Marítima Internacional. Op. Cit.

⁴⁴ DA SILVA, Nara Cavalcanti Guimarães Mendes. O papel da organização maríti-

As resoluções e recomendações que são adotados pela Assembleia da OMI não são diretamente vinculativas, contudo, o seu conteúdo pode ser extremamente importante e gerar efeitos jurídicos internacionais. Como vimos, as decisões de organizações internacionais não vinculativas como regra não posuir efeitos *externa corporis*, porém podem de certa maneira influenciar o direito internacional e até mesmo ser fonte de direito⁴⁵. Ainda, em muitos casos a resolução acaba por ser implementado pelos Estados através da incorporação para a sua legislação doméstica⁴⁶.

Por fim, a OMI desenvolve um programa de assistência técnica aos Estados, principalmente aos países em desenvolvimento, para colaborar na ratificação das Convenções, sempre objetivando alcançar um nivelado grau normativo internacional. Neste sentido, destaca-se a atuação do Comitê de Cooperação Técnica, como um órgão de extrema relevância para a garantia de uma eficaz implementação dos instrumentos jurídicos adotados pela OMI⁴⁷. Outra importante tarefa desenvolvida pela OMI consiste na efetivação de acordos oficiais de cooperação com outras organizações, sendo que mais de 30 (trinta) já foram realizados com outras organizações intergovernamentais e cerca de 50 (cinquenta) com organizações não-governamentais. Nestes acordos são estabelecidos, por exemplo, a realização de consultas e a participação nos trabalhos da Organização⁴⁸.

5. CONCLUSÕES:

ma internacional na
prevenção da poluição atmosférica causada por navios. AAFDL, Lisboa, 2009.

⁴⁵ CRETELLA NETO, José. Op. Cit.

⁴⁶ ANGELO, Joseph J. The International Maritime Organization and Protection of the Marine Environment. In: Current Maritime Issues and the international Maritime Organization. Kluwer Law international, P. 105 – 111, Holanda, 1999.

⁴⁷ BRANCH, Alan E. Elements of Shipping. 8. ed., Taylor & Francis, Routledge, Inglaterra, 2007.

⁴⁸ BALKIN, Rosalie. Op. Cit.

O papel da Organização Marítima Internacional na proteção e prevenção da poluição marítima causada pela navegação internacional é de importância inestimada. Atualmente sem o desenvolvimento dos trabalhos da OMI os mares e oceanos estariam seriamente comprometidos ambientalmente (mais do que já estão). Desde modo, é através da OMI (e mais especificamente do MEPC) que a sociedade internacional protege os oceanos da degradação ambiental.

O Comitê de Proteção do Meio Marinho (MEPC) está fortemente envolvido na proteção e preservação do meio marinho. Primeiro através da adoção de resoluções e diretrizes, depois com a adoção de tratados internacionais sobre o tema. Além disso, o comitê está envolvido ativamente no desenvolvimento de novos acordos ambientais internacionais e na melhoria dos já existentes adotadas sob os seus auspícios.

Assim, a OMI atua mediante a adoção de posições equilibradas nos assuntos relacionados à proteção ao meio ambiente marinho, à segurança marítima, à investigação científica e tecnológica, e nas matérias atinentes ao progressivo desenvolvimento do Direito do Mar.

Também, atuando no seu papel de cooperação técnica preocupa-se em assegurar a integridade da infraestrutura marítima de navegação, bem como a segurança marítima, pois estas estão diretamente ligadas às principais causas de poluição do meio marinho. Assim, a OMI tem atuado de forma persistente e responsável em defesa do meio ambiente marinho.



6. REFERÊNCIAS:

- ANGELO, Joseph J. *The International Maritime Organization and Protection of the Marine Environment*. In: *Current Maritime Issues and the international Maritime Organization*. Kluwer Law international, P. 105 – 111, Holanda, 1999.
- BALKIN, Rosalie. *Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea: The Role of the International Maritime Organization in the Settlement of International Disputes*. vol. 35, Kluwer Law international, Haia: Publications on Ocean Development, 2000.
- BARROS, José Fernando Cedeño de. *Direito do mar e do meio ambiente*. Aduaneiras, São Paulo; 2007.
- BLANCO-BAZÁN, Agustín. *IMO interface with the Law of the Sea Convention*. In 23rd Annual Seminar of the Center for Ocean Law and Policy. Charlottesville: University of Virginia, 2000.
- BRANCH, Alan E. *Elements of Shipping*. 8. ed., Taylor & Francis, Routledge, Inglaterra, 2007.
- BRANDÃO, E. H. Serra. *Direito Internacional Marítimo*. Livraria Clássica Editora; Lisboa, 1963.
- CABRITA, Rute Neto. *A Poluição Marítima e o Direito internacional*. FDL, Lisboa; 1998.
- CALIXTO, Robson José. *Incidentes marítimos*. Aduaneiras, São Paulo, 2004.
- CAMPOS, J. M de (org.) *Organizações Internacionais: teoria geral*. Fundação Calouste Gulbenkian. 3º edição. Lisboa: 2008.
- CARVALHO, Virgílio de. *A importância do mar para Portugal: passado, presente e futuro*. Ed. Bertrand; Lisboa – PT; 1995.
- CRETELLA NETO, José. *Curso de Direito Internacional do Meio Ambiente*. Saraiva, São Paulo, 2012.
- DA SILVA, Nara Cavalcanti Guimarães Mendes. *O papel da organização marítima internacional na prevenção da po-*

- lução atmosférica causada por navios*. AAFDL, Lisboa, 2009.
- DE LA FAYETTE, Louise. *The Marine Environment Protection Committee: The Conjunction of the Law of the Sea and International Environmental Law*. In.: *The international Journal of Marine and Coastal Law*. Vol.16, nº 2, Kluwer Law international, P. 155 -238. 2001.
- GOUVEIA, Jorge Bacelar. *Manual de Direito Internacional Público*. 3º edição, Almedina, Coimbra, 2012.
- GROVE, Eric. *The Future of Sea Power*. Ed. Rotledge, London, 2010.
- MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. *Curso de direito internacional público*. 5º Ed. Editora RT, São Paulo; 2011.
- MCGRATH, P.M.; JULIAN, Michael. *Protection of the Marine Environment from Shipping Operations: Australian and International Responses*. In: ROTHWELL, Donald; GRONO BATEMAN, Walter Samuel. *Navigational Rights and Freedoms and the New Law of the Sea*. Publications on Ocean Development, vol. 35, The Hague: Martinus Nijhoff Publishers, 2000.
- MIRANDA, Jorge. *Curso de Direito Internacional Público*. 5º edição, Principia, Lisboa, 2012.
- PEREIRA, André Gonçalves; QUADROS, Fausto de. *Manual de Direito Internacional Público*. 3º ed. Coimbra, 1993.
- PESSOA, Fernando. *Mensagem*. “O Infante”. Lisboa, 1935.
- REZEK, José Francisco. *Direito Internacional Público*. 14º ed., Saraiva, São Paulo, 2013.
- SCALASSARA. Lecir Maria. *Poluição marinha e proteção jurídica internacional*. Ed. Jurua, Curitiba; 2008.
- SILVA. Geraldo Eulálio do Nascimento. *Proteção dos oceanos e mares*. In. *Boletim da Sociedade Brasileira de Direito Internacional*. Brasília. Nº 87. P. 113-116, jun./dez. 1993.
- SOARES, Guido Fernando da Silva. *A proteção internacional*

- do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidades*. 2e Ed. Atlas, São Paulo; 2003.
- SOARES, Guido Fernando da Silva. *As ONGs e o direito internacional do meio ambiente*. In *Revista de Direito Ambiental*. São Paulo, nº 17, P. 21-64, jan./mar. 2000.
- SOARES, Guido Fernando da Silva. *Direito internacional do meio ambiente*. Atlas, São Paulo, 2001.
- TAMMES, A.J.P. *Decisions of international organs as a source of international law*. Recueil des Cours, Vol. 94, P. 261-364, 1958.
- VENTURA, Fabiana Abreu do Valle. *A inter-relação entre a organização marítima internacional (OMI) e a Convenção das Nações Unidas sobre direito do mar de 10 de dezembro de 1982 (CNUDM)*. AAFDL, Lisboa, 2005.
- ZANELLA, Tiago Vinicius. *Água de Lastro: um problema ambiental global*. Juruá, Curitiba; 2010.
- ZANELLA, Tiago Vinicius. *Curso de Direito do Mar*. Juruá, Curitiba; 2013.