REVISTA OBSERVATÓRIO PORTUÁRIO

DIREITO MARÍTIMO AMBIENTAL: A POLUIÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO SOB A ÉGIDE DA CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR

Danilo Cesca
Carolina Martinez Pula Daltoé
observatorioportuario@unisanta.br

Resumo: O presente artigo tem como objetivo analisar os principais aspectos ambientais e jurídicos do transporte marítimo – modal sustentável na rede de logística mundial – bem como abordar as contribuições do Direito Ambiental Marítimo para o desenvolvimento da sustentabilidade da matriz de transporte brasileira. Nesse sentido, são analisados alguns planos destinados à desobstrução dos canais de logística, trazendo à pauta o exemplo europeu e os desafios da América do Sul e do Brasil. Inicialmente, são abordadas as características de sustentabilidade da matriz de transporte aquaviário, culminando com um panorama da situação da navegação de cabotagem no Brasil, além de analisarem-se comparativamente as vantagens ambientais desse modal de transporte em face do transporte rodoviário. Em seguida, são investigadas as políticas de integração pelos transportes na Europa, na América do Sul e no Brasil, bem como se explica a importância do transporte marítimo para o desenvolvimento e a sustentabilidade. Na última seção, é feita uma análise do Direito Ambiental e da sua importância para a proteção do meio ambiente marinho, suas fontes e principais legislações. Conclui-se que os princípios e regras norteadoras do Direito Ambiental Marítimo são instrumentos de relevância crescente para o desenvolvimento sustentável da matriz de transportes em nível global.

Palavras-chave: Transporte Marítimo, Desenvolvimento, Meio Ambiente Marinho, Sustentabilidade.

Abstract: This article aims at analyzing the main environmental and legal aspects of the maritime shippingsus tainable modal on the global logistics network - as well as to broach the Maritime Environmental Law contributions to the development of the sustainability of Brazilian transport matrix according to European and South American's policies. In this matter, it will be analyzed some plans destined to the unobtruction of the logistics channels, bringing to discussion the European example and the challenges of South America and Brazil. Initially it will be broached the sustainability characteristics of river transportation matrix, culminating to a panorama of the situation of coastwise navigation in Brazil, as well as analyzing comparatively the environmental advantages of this modal transportation facing the road transport. After that, it will be done an investigation of integration politics by transports in Europe, South America and Brazil, besides it will be explained the importance of the maritime shipping to the development and sustainability. In the last section, it will be done an analysis of Environmental Law and its importance to the protection of marine environment, its sources and main legislations. It will be finished by concluding that the guiding principles and rules of Maritime Environmental Law are configured as instruments of increasing relevance for the defense of marine environment and for the sustainable development of transportation matrix at a global level.

Keywords : Poluição marinha; mar; navios, Estado do Porto; Estado Costeiro; Maritime Shipping, Development, Marine Environment, Sustainability.

Introdução:

Segundo o Marcelo F. Quiroga Obregón; A legislação ambiental em geral, e marítima em particular, é construída através da elaboração de normas internacionais, internalizadas no ordenamento jurídico dos respectivos Estados e transformados em normas com status de leis ordinárias. Este procedimento é possível e permitido pela ordem constitucional dos mesmos devido à necessidade assumida internamente de proteção do meio ambiente, assim como a tomada de consciência da preservação do mesmo, até porque, no caso brasileiro, existe uma previsão constitucional no seu artigo 225, impondo ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo para presentes e futuras gerações.

A preocupação da sociedade internacional com a deterioração do meio ambiente marinho, como consequência da poluição ou depredação do mesmo através de uma sucessão de incidentes, tais como o derramamento de óleo por navios durante o transporte marítimo e outras formas de descarga de substâncias nocivas lançadas ao mar, compeliram para que fossem elaboradas normas e regulamentos, através de Convenções internacionais e ratificadas pelos Estados membros da comunidade internacional de maneira solidária. Em 24 de fevereiro de 1958, a Assembleia Geral das Nações Unidas convoca a Primeira Conferência sobre Direito do Mar através da Resolução 1105 (XI), com a participação de 86 países, propondo uma discussão não somente de caráter jurisdicional dos espaços marítimos e de domínio soberano e absoluto do Estado ribeirinho sobre estes espaços marítimos.

Os trabalhos foram divididos inicialmente em cinco Comissões, mas, por decisão dos convencionais, uma delas foi extinta. Cada uma destas quatro Comissões deveria tratar sobre um tema específico e, na conclusão dos trabalhos, elaborariam individualmente uma Convenção, até a elaboração definitiva da Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar, conhecida também como a Convenção de Montego-Bay.

A partir de então, considera-se válido um corpo normativo internacional regulador do direito marítimo internacional. Com suporte nessas diretrizes, avalia-se a responsabilidade civil das pessoas físicas e jurídicas na prevenção de acidentes ambientais nos espaços marítimos.

Para a compreensão do regime da responsabilidade civil objetiva, em caso de dano ambiental por derramamento de óleo, este instrumento internacional levou em conta as suas consequências imprevisíveis, prevendo diferentes formas de ressarcimento para as vítimas. Portanto, a norma internacional reconhece a importância das consequências do dano ambiental e para evitar que ocorra a impunidade deste tipo de crime, que afeta à sociedade no seu conjunto, é reconhece a necessidade da imputação da respectiva responsabilidade, exigindo o cumprimento dos deveres jurídicos, com a aplicação de sanções, para a efetivação dos direitos das pessoas numa sociedade organizada.

A intensificação do intercâmbio comercial e a exploração de fontes de energia, tais como o petróleo e as suas diferentes formas de distribuição no mercado interno e internacional, através do uso do transporte marítimo, como um procedimento logístico, passou a ser uma preocupação para a sociedade, devido a uma sucessão de catástrofes ambientais ocorridas por derramamento de óleo causadas por navios petroleiros. Esta situação compeliu as autoridades nacionais e os organismos internacionais, iniciar a elaboração de normas a fim de prevenir a poluição por navios, concretizada pela Convenção Internacional para Prevenção de Poluição por Navios – MARPOL 73/78, que entrou em vigor no Brasil em 1996, promulgada pelo decreto nº 2.508, de 04 de março de 1998. Do mesmo modo, ponderamos sobre a aplicação de sanções para os infratores, poluidores ou depredadores, que não cumpram com as disposições previstas nos ordenamentos internos e internacionais que tem por objetivo a proteção e preservação do meio ambiente marinho.

Por outro lado, com a evolução da sociedade com os processos de industrialização em permanente efervescência, surge uma sociedade altamente consumista, motivo pelo qual aumentou a exploração de recursos naturais e a ecessidade maiores fontes energéticas, com a finalidade de satisfazer as necessidades do mercado de consumo.

É neste cenário que o petróleo e seus derivados se transformaram nas fontes de energia mais utilizadas na atualidade, dando lugar ao desenvolvimento de meios

sofisticados para seu transporte, tais como navios especializados de grande tonelagem, com capacidade para transportar enormes quantidades de óleo ao redor do mundo.

Assim, o transporte de óleo a bordo de navios demonstrou seu lado negativo quando, por diferentes motivos, acidentes provocando poluição marinha foram acontecendo de maneira desproporcional, ao derramar enormes quantidades de óleo e substâncias nocivas e danosas nos diferentes espaços marítimos com graves consequências para os ecossistemas marinhos. Esses eventos são causa de riscos à saúde humana e danos aos recursos e à vida marinha.

Transporte marítimo e sustentabilidade

Breve histórico e panorama atual

As navegações sempre tiveram fundamental importância na história da civilização como meio de transporte de pessoas e mercadorias, promovendo o comércio exterior e influenciando decisivamente o desenvolvimento das nações. Os próprios destinos da história mundial passaram pelo mar, considerado importante vetor na aproximação dos povos e elemento fundamental de intercâmbio cultural através dos tempos. Historicamente, o transporte marítimo se desenvolveu pela busca de conquistas e aventuras pelos povos antigos. Fenícios, vikings e egípcios foram apenas algumas das anciãs civilizações que tiveram no mar o seu principal recurso para amealhar riquezas e alargar fronteiras. O Código de Manu, redigido provavelmente no ano 1000a.C, e o Código de Hamurabi, escrito no século XVIII a.C, já continham elementos de regulação marítima, com citações sobre a construção de navios e a responsabilidade do transportador marítimo

A Cabotagem no Brasil

As disparidades encontradas quando se analisa a navegação de cabotagem brasileira são grandes. Enquanto 98% do comércio externo brasileiro passam pelos portos14, pouco do potencial marítimo do país (a faixa costeira brasileira tem 8.698km de extensão), fator que poderia produzir um crescimento inigualável, é aproveitado para a promoção do comércio interno entre regiões.

Importante mencionar a definição de cabotagem da Lei nº 9.432/97,que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário no Brasil, in verbis:

Art. 2º - Para efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições:(...) IX - Navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores; (...)

A legislação brasileira, embora pouco extensa ao tratar do assunto, instituiu condições rígidas para a exploração da cabotagem. Note-se, por exemplo, que a Resolução nº 193 da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ)15, que estabelece os procedimentos e critérios para o afretamento de embarcações, em seu art. 3º, inciso II, determina que a exploração do serviço de navegação de cabotagem

> No Brasil, a cabotagem se mostra como meio eficaz para a supressão do trânsito pesado de caminhões nas estradas nacionais, colocando-se como uma excelente opção para a mudança da matriz de transportes – o que repercute sobremaneira no desenvolvimento e na sustentabilidade. Para identificar a relação de economia e eficiência energética, mostra-se um quadro comparativo dos transportes realizados por via marítima e por via rodoviária em território nacional (THOMAS, 2005):

NAVIO CARRETA
Consumo combustível (litros) 264.000 1.467
Capacidade de Transportes (ton) 17.100 25
Equivalente em Carretas 684 1
Consumo Total (litros) 264.000 1.003.086

Eficiência Energética (litros/ton transp.) 15 59 Por possuir uma eficiência energética cerca de quatro vezes maior do que a do transporte rodoviário, o transporte marítimo deveria ser o principal enfoque das políticas de desenvolvimento dos transportes nacionais. Entre os anos de 2005 e 200925, o aumento observado no transporte de contêineres foi de 350%. Entretanto, a

participação desse modal na matriz de transportes do Brasil ainda é de irrisório 1%26, o que é bastante preocupante.

As vantagens advindas de uma mudança de perspectiva em relação à matriz de transportes são diversas e não se restringem ao viés econômico. É imperativo citar algumas: a grande capacidade de concentração de cargas no transporte aquaviário; a substanciosa economia em relação à vida útil da infraestrutura, dos equipamentos e das embarcações; a diminuição vertiginosa do número de fatalidades em acidentes rodoviários e, em consequência, do custo com despesas hospitalares, medicamentos, seguros etc; a redução de poluentes lançados na atmosfera; a diminuição da poluição sonora e a diminuição dos custos operacionais.

A América do Sul e o IIRSA: aspectos ambientais “A integração e o desenvolvimento da infraestrutura física são duas linhas de ação que se complementam” (SILVA, 1996, p.43).Em tempos de uma nova configuração regional sul-americana, a UNASUL38, os desafios que permeiam a integração regional física adquirem um considerável destaque. A tão desejada interligação as infraestruturas e a adoção de políticas coordenadas na área ambiental e de eficiência energética sul-americanas têm complexos

desdobramentos jurídicos, econômicos e sociais. A autonomia regional é um antigo anseio dos povos sul-americanos. A adoção de um modelo confederado já foi defendida por Simon Bolívar, que com a convocação do Congresso Anfictiônico do Panamá (1826) visualizou a integração política dos povos independentes da América latina para definir uma política externa comum (OLIVEIRA, 2009, p. 460-461) .

A América do Sul e o IIRSA: aspectos ambientais

> “A integração e o desenvolvimento da infraestrutura física são duas linhas de ação que se complementam” (SILVA, 1996, p.43). Em tempos de uma nova configuração regional sul-americana, a UNASUL38, os desafios que permeiam a integração regional física adquirem um considerável destaque. A tão desejada interligação das infraestruturas e a adoção de políticas coordenadas na área ambiental e de eficiência energética sul-americanas têm complexos desdobramentos jurídicos, econômicos e sociais.

A autonomia regional é um antigo anseio dos povos sul-americanos. A adoção de um modelo confederado já foi defendida por Simon Bolívar, que com a convocação do Congresso Anfictiônico do Panamá (1826) visualizou a

integração política dos povos independentes da América latina para definir uma política externa comum (OLIVEIRA, 2009, p. 460-461).

Foram várias as tentativas de aproximação dos povos latinos, que, no decorrer dos tempos, empreenderam louváveis investidas na Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (1965) Idem. No caso um contêiner padrão com iguais características de peso e medidas e pallets. Uma nova profissão criada na Comunidade Europeia. Não se tratam de consolidadores de frete ou freight forwarders. “Freight integrators” são profissionais que organizam serviços de transporte “full load”, porta a porta, selecionando e combinando os modais, priorizan do o mais sustentável e eficiente modo de transporte.” EUROPEAN COMUNITY. Study on Freight Integrators tothe Comission of the European Communities. Final Re-Final Report. Berlin, 2003, p. 8.

Reunião dos doze países sul americanos para objetivar a coordenação política, econômica e social dos Estados Membros. Fazem parte: Argentina, Brasil, Uruguai, Paraguai, Bolívia, Colômbia, Equador, Peru, Chile, Guiana, Suriname e Venezuela.

Revista Jurídica da Presidência | Brasília, Vol. 12 n°96 | Fev/Mai 2010 ISSN 1808-2807 Silvano Denega Souza | pp. 133 a 170 tentativa de criar suas próprias organizações internacionais, umas com mais e outras com menos sucesso, porém todas inegavelmente essenciais à sedimentação do processo. As constituições de organizações como a ALALC, a ALADI e o MERCOSUL foram fundamentais para a aproximação cultural, econômica e política dos Estados. Sob este viés, pode-se dizer que as bases de uma integração regional efetiva vêm se desenvolvendo há tempos, mas somente agora está toma força e adquire vulto, principalmente porque está revestida com conteúdo de grande interesse estratégico, como a autonomia energética, os investimentos em infraestrutura e a questão do meio ambiente regional.

MÉTODO DE PESQUISA

O processo de construção textual realizou-se à luz da abordagem sistêmica, tendo como principal instrumento de coleta de dados a pesquisa bibliográfica, utilizando as diversas posições doutrinárias, artigos de Leis e Revista Jurídica da Presidência.

OBJETIVO DO ESTUDO:

Preocupação da sociedade internacional com a degradação do meio ambiente marinho, resultante da poluição ou depredação através de uma sucessão de incidentes, tais como o derramamento de óleo por navios durante o transporte marítimo e outras formas de descarga de substâncias nocivas lançadas ao mar, compeliram para que fossem elaboradas normas e regulamentos, através de convenções internacionais e ratificadas pelos Estados-membros da sociedade internacional de maneira solidária, com a elaboração de normas para a determinação da responsabilidade civil por dano ambiental dos agentes poluidores, exigindo a obrigação do cumprimento dos deveres fundamentais e jurídicos e a aplicação de sanções a fim de evitar a impunidade dos responsáveis pelo fato criminoso.

RESULTADO E DISCUSÃO

A importância do Direito Ambiental Marítimo para a proteção do meio ambiente marinho

Aspectos Introdutórios

O meio ambiente marinho é uma das maiores fontes de riqueza do planeta e se encontra seriamente ameaçado pelas explorações predatórias dos seres humanos. As convenções da ONU, de uma forma geral, vêm contemplando o mar e o meio ambiente marinho, calcadas em bem estruturados princípios e instrumentos que garantem a sustentabilidade.

O princípio da precaução (precautionary principle) foi acolhido como um dos principais avanços em matéria ambiental (MACHADO, 2004, p. 56)72, segundo o qual os Estados devem “definir critérios preventivos, de precaução e de antecipação, de modo a evitar a degradação do meio ambiente marinho e reduzir o risco de haver efeitos a longo prazo ou irreversíveis sobre o mesmo e assegurar a realização de avaliações .Esse princípio é adotado principalmente quanto ao gerenciamento do risco inerente ao transporte marítimo de produtos tóxicos e outras substâncias de extrema nocividade ao meio ambiente (como hidrocarbonetos).

Direito Ambiental Marítimo

CONSIDERAÇÃO FINAIS

A ordem ambiental internacional reflete um ordenamento jurídico sui generis, vez que inexiste uma autoridade supranacional de direito que compatibilize ex vi legis a soberania dos países com as obrigações jurídicas ambientais (MILARÉ, 2007, p. 1431). O que se vê, entretanto, é o compromisso dos Estados em internalizar as convenções internacionais, tratando-as como fontes legítimas de direito.

> *Na definição de Milaré, o Direito Ambiental se apresenta como um “complexo de princípios e normas coercitivas reguladoras das atividades humanas que, direta ou indiretamente possam afetar a sanidade do ambiente em sua dimensão global, visando a sua sustentabilidade para as presentes e futuras gerações” (MILARÉ, 2007, p. 759).*
>
> *O Direito Ambiental é formado por normas que têm o condão de estabelecer o equilíbrio entre a natureza e o ser humano, orientado 159Revista Jurídica da Presidência | Brasília, Vol. 12 n°96 | Fev/Mai 2010 ISSN 1808-2807Silvano Denega Souza | pp. 133 a 170 por uma lógica sistêmica. O grande referencial para a estruturação do Direito Ambiental é justamente a sua condição de ser um sistema aberto e intercomunicativo, revelando potenciais inequívocos de abrangência e flexibilidade. Sob este*

aspecto, a Teoria Geral dos Sistemas de Von Bertalanffy (VON BERTALANFFY, 1973) foi a primei- VON BERTALANFFY, 1973) foi a primei-) foi a primeira referência de que essa comunicação intersistêmica - conectando direito, economia e ecologia - é uma comunicação igualmente contingente quanto ao número de sistemas e subsistemas sociais (MATURANA; VERDEN-ZÖLLER, In: SILVA, 2008)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

MATURANA, Humberto R.; VERDEN-ZÖLLER, Gerda. Amar e brincar: fundamentos esquecidos do humano do patriarcado à democracia. São Paulo: Palas Athena, 2004. In: SILVA, Roberto Malta; SILVA, Amarildo Jorge. Direito Ambientale a Visão Sistêmica: um Estudo Sobre a Responsabilidade Extracontratual do Estado por Omissão em Face do Dano Ambiental. 4º Congresso Brasileiro de Sistemas, 29 e 30 out. 2008, Franca, SP

QUIROGA OBREGÓN, M.F.: Direito marítimo ambiental. Belo Horizonte. Minas Gerais: Editora FORUM, Primeira edição,2020; 185 páginas. ISBN: 978-85-450-0594-0

THOMAS, Julian. Desenvolvimento da Cabotagem no Brasil. Câmara Brasil Alemanha e Aliança Navegação e Logística, 2005. Disponível em <http://www.ahk.org.br/ extranet/gie/pdf_gie/Cabotagem_Brasil.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2010

SILVA, Eliezer Batista da. Infrastructure for Sustainable Developmentan Integration of South America. Report to BCSDLA, CAF, CVRD, Bank of America, CAEMI. 1996.

OLIVEIRA, Odete Maria de. Velhos e Novos Regionalismos. Ijuí: Unijui, 2009