

**Pontifícia Universidade Católica de São Paulo
PUC/SP**

Nicole Miranda Barbosa

**Comércio internacional e meio ambiente marinho:
a tutela jurídica dos oceanos e a defesa do multilateralismo comercial**

Mestrado em Direito

**São Paulo
2019**

**Pontifícia Universidade Católica de São Paulo
PUC/SP**

Nicole Miranda Barbosa

**Comércio internacional e meio ambiente marinho:
a tutela jurídica dos oceanos e a defesa do multilateralismo comercial**

Mestrado em Direito

Dissertação apresentada à Banca
Examinadora da Pontifícia Universidade
Católica de São Paulo, como exigência
parcial para obtenção do título de MESTRE
em Direito das Relações Econômicas
Internacionais, sob a orientação do Prof.
Dr. Carlos Roberto Husek.

**São Paulo
2019**

Banca Examinadora

Aos meus pais, sempre.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao professor Carlos Roberto Husek, meu orientador por quem tenho grande admiração, pela realização desta dissertação, pelas inúmeras oportunidades a mim concedidas, pela amizade, pela constante atenção e por sempre acreditar em mim. À professora Clarisse Laupman Ferraz Lima, por, mesmo sem saber, ter me inspirado na escolha deste tema e por ter me acolhido na vida acadêmica. À minha mãe, minha eterna mentora, pelo incentivo ao mestrado, pelas (inúmeras) revisões e pelos tão valiosos conselhos durante este período. Ao meu pai, meu porto seguro, pelo apoio incondicional em todos os momentos e pelo carinho e atenção sem iguais. Muito obrigada a todos!

“O mar não é um obstáculo: é um caminho”.

(Amyr Klink)

BARBOSA, Nicole Miranda. **Comércio internacional e meio ambiente marinho: a tutela jurídica dos oceanos e a defesa do multilateralismo comercial.** Dissertação (Mestrado em Direito) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2019.

RESUMO

A presente dissertação tem como objetivo estudar as interações existentes entre o comércio internacional e o meio ambiente marinho, focando nas externalidades negativas da intensificação do livre-comércio sobre os ecossistemas marinhos e nos impactos causados por políticas ambientais protecionistas ao sistema multilateral de comércio, temas de grande relevância frente à extensão de seus efeitos em um mundo globalizado. Em um primeiro momento, pretende abordar a evolução da questão ambiental ao longo da história, tratando das conferências internacionais sobre meio ambiente e de sua classificação como direito fundamental. Após a contextualização acerca destas diferentes fases de tutela do meio ambiente, em um segundo momento, busca avaliar os principais impactos do comércio internacional ao meio ambiente marinho, abordando a importância dos oceanos, a tutela jurídica internacional do meio ambiente marinho, o nexo de causalidade entre o livre-comércio e os problemas ambientais e os principais impactos causados pela intensificação do comércio internacional, discorrendo acerca de questões como água de lastro, derramamento de óleo, pesca predatória, bandeira de conveniência e poluição sonora nos oceanos. No terceiro e último momento, esta dissertação trata dos impactos das políticas de meio ambiente no sistema multilateral de comércio, discorrendo sobre a institucionalização do comércio internacional, a possível classificação da OMC como um *locus* de governança ambiental e a questão das barreiras ambientais ao comércio, focando no estudo do *Shrimp-Turtle Case*, controvérsia submetida ao OSC da OMC. A presente dissertação foi elaborada por meio da pesquisa bibliográfica de caráter exploratória-descritiva, sendo utilizados os métodos indutivo e dedutivo para o alcance das principais conclusões.

Palavras-chave: Comércio internacional. Meio ambiente marinho. Desenvolvimento sustentável. OMC. Protecionismo.

BARBOSA, Nicole Miranda. **International trade and marine environment: legal protection of the oceans and the defense of trade multilateralism.** Dissertação (Mestrado em Direito) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2019.

ABSTRACT

This dissertation aims to study the interactions between international trade and the marine environment, focusing on the negative externalities of the intensification of free trade on marine ecosystems and the impacts caused by protectionist environmental policies on the multilateral trading system, topics of great relevance regarding the extent of its effects in a globalized world. Initially, it intends to address the evolution of the environmental issue throughout history, mentioning the international conferences on the environment and the classification of the environment as a fundamental right. After contextualizing these different phases of environmental protection, in a second moment, this dissertation seeks to analyze the main impacts of international trade on the marine environment, mentioning the importance of the oceans, the international legal protection of the marine environment, the link between free trade and environmental issues and the main impacts caused by the intensification of international trade, explaining issues such as ballast water, oil spills, predatory fishing, flags of convenience and noise pollution in the oceans. In the third and last moment, this dissertation deals with the impacts of environmental policies on the multilateral trading system, discussing the institutionalization of international trade, the classification of WTO as a *locus* of environmental governance and the issue of environmental barriers to trade, focusing on the study of the Shrimp-Turtle Case, which was a WTO controversy under the DSB. This dissertation was elaborated through the exploratory-descriptive bibliographical research, using the inductive and deductive methods to reach the main conclusions.

Keywords: International trade. Marine environment. Sustainable development. WTO. Protectionism.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

| | |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------|
| BWM | <i>Ballast Water Management</i> |
| CNUDM | Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar |
| CTE | <i>Committee on Trade and Environment</i> |
| ECOSOC | <i>Economic and Social Council</i> |
| EUA | Estados Unidos da América |
| FAO | <i>Food and Agriculture Organization</i> |
| FMI | Fundo Monetário Internacional |
| GATT | <i>General Agreement on Tariffs and Trade</i> |
| GEF | <i>Global Environment Facility</i> |
| IMO | <i>International Maritime Organization</i> |
| MARPOL | Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios |
| MEAs | <i>Multilateral Environmental Agreements</i> |
| MERCOSUL | Mercado Comum do Sul |
| NAFTA | <i>North American Free Trade Agreement</i> |
| NANPCA | <i>Non-indigenous Aquatic Nuisance Prevention and Control Act of 1990</i> |
| OAp | Órgão de Apelação da Organização Mundial do Comércio |
| OCDE | Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico |
| OILPOL | Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo |
| OMC | Organização Mundial do Comércio |
| ONG(s) | Organizações Não Governamentais |
| ONU | Organização das Nações Unidas |
| PNUD | Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento |
| PNUMA | Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente |
| SPS | Acordo sobre a Aplicação de Medidas Sanitárias e Fitossanitárias |
| TBT | Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio |
| TED | <i>Turtle Excluder Device</i> |
| ULCC | <i>Ultra Large Crude Carriers</i> |
| UNCTAD | <i>United Nations Conference on Trade and Development</i> |

UNESCO

United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

VLCC

Very Large Crude Carriers

ZEE

Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| INTRODUÇÃO | 11 |
| 1 EVOLUÇÃO DA QUESTÃO AMBIENTAL AO LONGO DA HISTÓRIA..... | 17 |
| 1.1 CONCEITOS INTRODUTÓRIOS..... | 17 |
| 1.1.1 Meio ambiente | 18 |
| 1.1.2 Meio ambiente marinho | 22 |
| 1.1.3 Direito Internacional do Meio Ambiente | 23 |
| 1.2 TRÊS GRANDES FASES DA TUTELA DO MEIO AMBIENTE..... | 27 |
| 1.2.1 Primórdios da temática ambiental e seu desenvolvimento até a década de 1970 | 27 |
| 1.2.2 O marco da década de 1970 | 34 |
| 1.2.3 Conferências internacionais sobre meio ambiente e o cenário pós década de 1970 | 41 |
| 1.2.3.1 Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente Humano | 41 |
| 1.2.3.2 Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento | 46 |
| 1.2.3.3 Conferência das Nações Unidas sobre Ambiente e Desenvolvimento Sustentável..... | 58 |
| 1.2.3.4 Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável | 62 |
| 1.3 A MATURAÇÃO DO TEMA E SEUS REFLEXOS JURÍDICOS: O MEIO AMBIENTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL..... | 66 |
| 2 OS IMPACTOS DO COMÉRCIO INTERNACIONAL NO MEIO AMBIENTE MARINHO | 76 |
| 2.1 UM MAR DE RIQUEZAS: OS OCEANOS COMO FONTE DE RECURSOS | 76 |
| 2.2 A TUTELA JURÍDICA INTERNACIONAL DO MEIO AMBIENTE MARINHO | 78 |
| 2.3 NEXO DE CAUSALIDADE ENTRE O LIVRE-COMÉRCIO E OS PROBLEMAS AMBIENTAIS | 85 |
| 2.4 PRINCIPAIS IMPACTOS NO MEIO AMBIENTE MARINHO CAUSADOS PELA INTENSIFICAÇÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL | 90 |
| 2.4.1 Água de lastro | 93 |
| 2.4.2 Derramamento de óleo..... | 99 |
| 2.4.3 Pesca predatória | 109 |
| 2.4.4 Bandeira de conveniência | 116 |
| 2.4.5 Poluição sonora | 125 |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 3 OS IMPACTOS DAS POLÍTICAS DE MEIO AMBIENTE NO COMÉRCIO INTERNACIONAL..... | 131 |
| 3.1 DO GATT À OMC: A INSTITUCIONALIZAÇÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL..... | 136 |
| 3.2 A OMC COMO <i>LOCUS</i> DE GOVERNANÇA AMBIENTAL | 142 |
| 3.2.1 O meio ambiente nas rodadas de negociações..... | 143 |
| 3.2.2 O elemento “ambiente” nos principais acordos comerciais..... | 148 |
| 3.2.3 Comitê de Comércio e Meio Ambiente | 151 |
| 3.3 A QUESTÃO DAS BARREIRAS AMBIENTAIS E O IMPACTO DO PROTECIONISMO DISFARÇADO SOBRE O LIVRE-COMÉRCIO | 157 |
| 3.3.1 Principais Barreiras ao Comércio Internacional..... | 158 |
| 3.3.2 O Órgão de Solução de Controvérsias nas lides envolvendo o meio ambiente..... | 166 |
| 3.3.2.1 <i>Shrimp Turtle Case</i>..... | 170 |
| CONCLUSÃO | 180 |
| REFERÊNCIAS..... | 184 |

INTRODUÇÃO

Por muito tempo pensou-se que o comércio internacional e o meio ambiente eram dois assuntos diferentes que jamais se complementariam, de modo que muitos artigos sobre o tema tinham como título “dois opostos inconciliáveis”. Ocorre que, nos últimos anos, este entendimento passou a ser alterado, principalmente em função da consolidação do princípio do desenvolvimento sustentável. A verdade é que tais temáticas são tão profundamente conectadas que uma produz efeitos diretos na outra e não há, hoje, como tratá-las como dois assuntos separados, tendo em vista suas interações bidirecionais.

Com a intensificação do comércio internacional em virtude do fenômeno da globalização e do sistema multilateralista de comércio, o meio ambiente restou severamente prejudicado, em razão, dentre outros fatores, do lançamento excessivo de gases poluentes na atmosfera, do aumento significativo dos resíduos sólidos, da caça e da comercialização ilegal de espécimes em - ou em perigo de - extinção. É por esta razão que muitos afirmam ser o desenvolvimento econômico baseado no crescimento do volume de comércio internacional o maior responsável pelo agravamento da atual crise ecológica. A questão ambiental passou, então, a ser discutida globalmente, sendo abordada em diversos foros, inclusive na ONU.

Desta forma, verifica-se atualmente um aumento das políticas de proteção ao meio ambiente, inclusive o marinho, decorrência da crescente preocupação e conscientização da sociedade internacional com a questão ambiental, de modo que os países vêm adotando diversas regras restritivas e impeditivas à livre circulação de mercadorias em escala global.

Exemplos destas medidas são a implementação de barreiras não-tarifárias ao comércio internacional, como a certificação ambiental, e a ratificação de tratados internacionais como a Convenção sobre Comércio Internacional das Espécies da Flora e da Fauna Selvagens em Perigo de Extinção – CITES, o Protocolo de Montreal sobre Substâncias que Destroem a Camada de Ozônio e a Convenção da Basileia sobre o Controle dos Movimentos Transfronteiriços dos Resíduos Perigosos e sua Eliminação.

Ocorre que a nova postura adotada pelos Estados em relação à proteção do meio ambiente, principalmente o marinho, interfere em determinados domínios de suas relações internacionais, como o comércio internacional, sendo vista, por vezes,

como espécie de protecionismo disfarçado. Esta nova postura pró-ambiente, que conta com a iniciativa tanto de Estados quanto de Organizações Não Governamentais – ONGs, interfere nas regras e nos princípios basilares do comércio internacional, cujo objetivo primordial é justamente a redução de obstáculos e de empecilhos à troca de mercadorias entre países.

Trata-se de uma complexa interação, de modo que se faz necessário analisar o paradoxo comércio internacional-meio ambiente em maior profundidade. Atualmente, a conexão entre política ambiental e política comercial está cada vez mais estreita em razão do agravamento dos problemas ambientais de um lado, e do rápido crescimento do comércio internacional do outro, de modo a não ser possível dissociarmos uma política da outra. Isso porque o valor primeiro da economia é a natureza, partindo a economia da ideia de dominação e transformação da natureza, vez ser dependente da disponibilidade de recursos naturais. Além disso, o progresso, aqui considerado como o desenvolvimento e crescimento econômico das diversas nações do globo, está intimamente ligado à questão da preservação ambiental.

Por isso, tendo em vista essa relação quase que simbiótica no mundo atual, cumpre investigar como conciliar interesses aparentemente antagônicos sem ferir os princípios do comércio internacional ao mesmo tempo em que os problemas ambientais já existentes no meio marinho não sejam agravados. Além disso, deve-se discutir qual interesse deve ser priorizado na hipótese de um conflito.

A problemática central do tema reside, portanto, em duas questões. A primeira diz respeito aos impactos negativos causados no meio ambiente marinho pela intensificação do comércio internacional, de modo que este ecossistema tem sofrido as consequências de um desenvolvimento pouco sustentável, o que pode ser extremamente gravoso para a humanidade, uma vez que o mar está presente na nossa história, nas nossas tradições e na cultura de muitos países do globo. O mar ainda é espaço de lazer, turismo, local de trabalho para numerosos indivíduos, local de pesquisa, fonte de renda e de alimentos e palco de grandes transações comerciais que se utilizam do transporte marítimo.

A segunda problemática corresponde ao possível uso de medidas destinadas à proteção do meio ambiente como forma de protecionismo disfarçado. Isso porque tais medidas podem ser legítimas, no sentido de possuírem o real intuito de preservação do meio ambiente marinho, ou podem caracterizar-se como barreira não-

tarifária ao comércio internacional, almejando a proteção do mercado doméstico em detrimento das importações.

Tais aspectos devem ser considerados dentro das esferas normativas do Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio - GATT e da Organização Mundial do Comércio – OMC, em virtude, sobretudo, da temática discutida. O GATT, apesar de ter como objetivo principal a promoção do livre-comércio como meio para se atingir o crescimento econômico das nações, abriu também espaço para novos temas, dentre eles, a questão ambiental, criando em seu próprio seio uma harmonização entre diferentes interesses tutelados: livre-comércio e meio ambiente. Isso ocorreu com a elaboração do texto de seu Artigo XX (b) e (g), que estabelece regimes de exceções para as normas comerciais do GATT. Destarte, os Estados poderiam impor barreiras não alfandegárias ao comércio internacional por motivos ambientais desde que as condições estabelecidas pelo supramencionado artigo estivessem presentes.

Com objetivo similar, a OMC, enquanto organização mundial que regula o comércio, possui também diversas previsões acerca da interação entre comércio internacional e meio ambiente, consubstanciadas em dispositivos que regulamentam a adoção de medidas legítimas de proteção ao ambiente, sem que reste configurada hipótese de protecionismo disfarçado. A criação de um Comitê sobre Comércio e Meio Ambiente, incluindo nos trabalhos da Organização as considerações ambientais, principalmente acerca do desenvolvimento sustentável, também demonstrou essa aproximação temática.

Vê-se que os temas aqui tratados são demasiadamente complexos, de modo que as partes envolvidas em um eventual impasse que contraponha interesses relativos a comércio internacional, de um lado, e meio ambiente marinho, de outro, precisem, muitas vezes, recorrer à OMC, mais precisamente ao seu Órgão de Solução de Controvérsias – OSC, para terem seu conflito dirimido.

Temos, portanto, que o objetivo desta dissertação é analisar a intensa interação entre comércio internacional e meio ambiente, principalmente no que se refere aos impactos do comércio internacional ao meio ambiente marinho e às barreiras ambientais impostas ao comércio, sendo clara a relevância da presente dissertação, em virtude da grandiosidade dos temas aqui apresentados, como o meio ambiente e as relações comerciais entre os diferentes países do globo.

Além disso, a questão ambiental deixou de ser um assunto de natureza meramente doméstica e passou a ser de interesse internacional, de modo que os

programas políticos dos Estados passaram a contemplá-lo, ensejando a proliferação de diversos acordos internacionais acerca da matéria. Outrossim, o meio ambiente foi elevado à categoria de direito fundamental, o que permite, pelo menos em teoria, uma maior efetividade em sua proteção.

Contudo, apesar de evidente a necessidade de preservação do meio ambiente marinho, que hoje se encontra severamente deteriorado, como já explanado acima, sabe-se também que nenhum país é integralmente autossuficiente, de modo que todos dependem intimamente uns dos outros em suas relações comerciais, sobretudo via importações e exportações.

Tal fluxo de mercadorias, conforme os ditames do livre-comércio, deve ser livre e desimpedido, sem empecilhos ao comércio internacional que podem configurar medidas protecionistas. Isso porque, dentre outros motivos, a expansão do comércio internacional gera riquezas por meio do acréscimo de receitas. Inegável, portanto, a importância do estudo das barreiras ambientais ao comércio internacional, vez que o mesmo transcende as esferas simplesmente ambientais ou comerciais, mostrando-se também de cunho socioeconômico e afetando diversas outras domínios dos atores internacionais.

No mais, vê-se também a relevância do tema proposto em razão da larga quantidade de controvérsias envolvendo meio ambiente e comércio internacional levadas à Organização Mundial do Comércio para serem apreciadas por seu Órgão de Solução de Controvérsias. Trata-se, portanto, de tema de extrema importância para o Direito Internacional, cujas repercussões jurídicas, políticas e econômicas evidenciam-se como relevante objeto de estudo para o Direito Internacional.

O procedimento metodológico desta pesquisa consiste em análise bibliográfica e estudo de caso, caracterizando-se como uma pesquisa qualitativa de cunho exploratório-descritiva, dividida em três capítulos.

O primeiro capítulo desta dissertação trata da evolução da questão ambiental ao longo da história, desde tempos mais remotos, onde se discutia a existência de uma tutela legítima ao meio ambiente, até os tempos atuais, onde a temática se consolidou como direito fundamental recebendo uma posição de destaque no cenário internacional nunca antes imaginado.

Esta trajetória passa por diferentes momentos e conferências internacionais sobre o meio ambiente, como a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente Humano, a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento,

a Conferência das Nações Unidas sobre Ambiente e Desenvolvimento Sustentável e a Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável.

O segundo capítulo desta dissertação discorre sobre os impactos do comércio internacional no meio ambiente marinho. Para tanto, introduz-se o capítulo com considerações acerca da importância dos oceanos em diversos aspectos, inclusive como fontes de recursos, estudando como é feita a tutela jurídica internacional do meio ambiente em termos de estrutura e principais convenções.

A segunda parte do capítulo 2 consiste em investigar a existência do nexo de causalidade entre o livre-comércio e os problemas ambientais e em estudar os principais impactos no meio ambiente marinho causados pela intensificação do comércio internacional. Serão analisadas, portanto, questões como o despejo da água de lastro nas operações marítimas, o derramamento acidental e proposital de óleo no mar, a ameaça da pesca predatória para o ecossistema marinho, o uso cada vez mais frequente de bandeiras de conveniência e a pouco discutida poluição sonora no mar.

O terceiro e último capítulo desta dissertação corresponde ao estudo dos impactos das políticas domésticas de meio ambiente no sistema multilateral de comércio. Será abordada, de forma introdutória, a institucionalização do comércio internacional, desde a elaboração do GATT até a criação da OMC, trazendo conceitos fundamentais para a compreensão deste capítulo terceiro, como, por exemplo, livre-comércio, protecionismo e multilateralismo.

No segundo momento deste capítulo, discute-se a possibilidade da OMC ser considerada um *locus* de governança ambiental, avaliando-se, para tanto, como o elemento “ambiente” aparece nos principais acordos comerciais, como o GATT e o Acordo de Marraqueche, como o meio ambiente foi inserido e tratado nas rodadas de negociações e, por fim, como a OMC estruturalmente lida com a questão por meio do seu Comitê de Comércio e Meio Ambiente.

Na última parte deste capítulo, avalia-se a questão das barreiras ambientais ao comércio internacional e o impacto do protecionismo disfarçado sobre o livre-comércio, momento em que são tecidas considerações acerca das principais barreiras comerciais aplicadas na atualidade e sobre como o OSC da OMC tem endereçado a questão do conflito entre meio ambiente e comércio internacional em seus julgamentos, ocasião em que será abordado o emblemático *Shrimp-Turtle Case*.

O tema é complexo e não foi exaurido pela doutrina, sendo merecedor de mais estudos em virtude da magnitude dos assuntos aqui referenciados e da necessidade

urgente de promover um desenvolvimento mais sustentável para esta e para as futuras gerações. Eis, portanto, um desafio para as próximas décadas.

1 EVOLUÇÃO DA QUESTÃO AMBIENTAL AO LONGO DA HISTÓRIA

Nem sempre o meio ambiente ocupou posição de destaque na agenda internacional. Houve épocas em que o assunto era tratado como secundário, ou, muitas vezes, sequer constava nas pautas dos principais fóruns internacionais. Observa-se, ao longo da história, um verdadeiro empoderamento do tema e uma nítida irradiação da causa ambiental pelo globo, de modo que a graduação da política ambientalista foi dividida por Phillippe Le Prestre¹ em três grandes fases distintas.

A primeira delas tem origem no fim do século XIX e se estende até a Conferência da Unesco de 1968. A segunda fase corresponde ao período compreendido entre o final da década de 1960, momento em que as questões ambientais eclodiram no cenário internacional, e o final da década de 1980, ocasião em que certo cansaço acometeu a sociedade internacional em decorrência de um contexto global difícil. A última grande fase se inicia no final da década de 1980 e se prolonga até os dias atuais, sendo marcada pela ressurgência e fortalecimento das questões ambientais, caracterizadas principalmente pela multiplicação, aceleração e complexificação das interações internacionais relacionadas a este tema.

Esta progressiva evolução da temática será estudada neste primeiro capítulo, no qual trataremos dos primórdios da questão ambiental até a sua completa inserção na diplomacia moderna, com a consolidação do Direito Internacional do Meio Ambiente e sua classificação como direito fundamental da pessoa humana.

1.1 CONCEITOS INTRODUTÓRIOS

Em primeiro lugar, para melhor entendimento da presente dissertação, faz-se necessário delimitarmos conceitualmente o termo objeto do nosso estudo, qual seja, o meio ambiente marinho. Apresentaremos as definições de meio ambiente em seu sentido lato oferecidas pela doutrina para então nos aprofundarmos nas especificidades da definição de meio ambiente marinho.

Apresentaremos, também, a definição de Direito Internacional do Meio Ambiente, arcabouço jurídico dos temas tratados neste primeiro capítulo e disciplina

¹LE PRESTRE, Phillippe. **Ecopolítica Internacional**. Trad. Jacob Gorender. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2000, p. 159.

de fundamental importância para a compreensão da regulamentação da tutela do meio ambiente em um mundo dominado pelo comércio internacional.

1.1.1 Meio ambiente

Preliminarmente, esclarecemos serem múltiplas as definições de meio ambiente encontradas na doutrina especializada. Apesar das variações identificadas, verificamos que determinados elementos são comuns a todas elas, como, por exemplo, o homem, a natureza e seus componentes², o que nos sugere tratar-se de conceito suficientemente sólido. Vejamos quais são estas definições.

O termo “meio ambiente”, como nos ensina Édis Milaré³, foi utilizado pela primeira vez por Geoffroy de Saint-Hilaire, naturalista francês, em sua obra denominada *Études progressives d'un naturaliste*, de 1835, sendo reconhecido por Augusto Comte em seu *Curso de filosofia positiva*.

Em termos de instrumentos internacionais, o termo apareceu em 1972, na Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente⁴, celebrada em Estocolmo, onde foi definido como “[...] o conjunto de componentes físicos, químicos, biológicos e sociais capazes de causar efeitos diretos ou indiretos, em um prazo curto ou longo, sobre os seres vivos e as atividades humanas”⁵, e em 1993, quando foi definido na Convenção Europeia sobre Responsabilidade Civil por Danos Resultantes de Atividades Prejudiciais ao Meio Ambiente⁶ da seguinte maneira: “Meio ambiente inclui recursos naturais, sejam abióticos, sejam bióticos, como o ar, a água, o solo, a fauna e a flora e a interação entre tais fatores; propriedades que formam parte da herança cultural; e os aspectos característicos da paisagem”⁷. A partir daí a expressão foi utilizada de forma mais corriqueira.

²LEITE, José Rubens Morato; AYLA; Patryck de Araújo. **Dano Ambiental**: do individual ao coletivo extrapatriomial. Teoria e prática. 4. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011, p. 75.

³MILARÉ, Édis. **Direito do ambiente**. 9. ed. São Paulo: RT, 2014, p. 135.

⁴UNITED NATIONS GERERAL ASSEMBLY. United Nations Conference on the Human Environment. **Resolução nº 2.398**, de 3 de dezembro de 1968. Disponível em: https://referenceworks.brillonline.com/entries/international-law-and-world-order/iiis1-united-nations-general-assembly-resolution-2398-on-problems-of-the-human-environment-3-december-1968-SIM_032194. Acesso em: 25 abr. 2018.

⁵VIANNA, Cleber Vanderlei Teixeira. **Direito da integração no Mercosul**. São Paulo: Max Limonad, 2013, p. 68.

⁶COUNCIL OF EUROPE. **Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment**. Disponível em: <https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=090000168007c079>. Acesso em: 07 fev. 2019.

⁷GUERRA, Sidney. **Curso de direito internacional público**. 11. ed. São Paulo: Saraiva, 2017, p. 615.

A doutrina contemporânea define o meio ambiente como o conjunto de elementos naturais, artificiais e culturais que propiciam o desenvolvimento equilibrado da vida em todas as suas formas. Diversos nomes se utilizam dessa definição, ainda que com ligeiras variações linguísticas, mas preservando a essência do conceito. Dentre eles, podemos destacar José Afonso da Silva⁸, Édis Milaré⁹ e Ana Maria Moreira Marchesan¹⁰.

De forma mais minuciosa, relaciona-se ao meio ambiente, portanto, a proteção dos espaços naturais e das paisagens, a preservação das espécies - tanto animais quanto vegetais -, a manutenção do equilíbrio biológico, a tutela dos recursos naturais, a comodidade dos vizinhos, a saúde, a segurança, a salubridade pública e também a conservação dos sítios e dos monumentos¹¹.

Ele é, então, como versa Norma Sueli Padilha:

[...] tudo aquilo que cerca um organismo (o homem é um organismo vivo), seja o físico (água, ar, terra, bens tangíveis pelo homem), seja o social (valores culturais, hábitos, costumes, crenças), seja o psíquico (sentimento do homem e suas expectativas, segurança, angústia, estabilidade), uma vez que os meios físico, social e psíquico são os que são as condições interdependentes necessárias e suficientes para que o organismo vivo (planta ou animal) se desenvolva na sua plenitude.¹²

Sendo tudo isso, o meio ambiente pode ser considerado um “macrobem” ou um sistema, ou seja, ele é muito mais do que simplesmente as partes que o compõem: ele é a interação entre todas elas¹³. Justamente por isso Édis Milaré defende que seu conteúdo é mais facilmente intuído do que definível, em virtude da riqueza e complexidade de seus elementos e interações. Para ele, o meio ambiente “[...] não é mero espaço circunscrito – é realidade complexa e marcada por múltiplas variáveis”¹⁴.

Igualmente, Guilherme José Purvin de Figueiredo elucida que “meio ambiente, portanto, não é um ‘lugar’, pura e simplesmente. É um conjunto extremamente complexo de condições, leis (aqui entendidas no sentido técnico da palavra e não no jurídico), influências e interações”¹⁵.

⁸SILVA, José Afonso da. **Direito ambiental constitucional**. 9. ed. São Paulo: Malheiros, 2011, p. 20.

⁹MILARÉ, Édis. Op. cit., p. 136.

¹⁰MARCHESAN, Ana Maria Moreira; STEIGLEDER, Annelise Monteiro; CAPPELLI, Sílvia. **Direito ambiental**. Porto Alegre: Verbo Jurídico, 2007, p. 15.

¹¹GUERRA, Sidney. Op. cit., p. 614.

¹²PADILHA, Norma Sueli. **Fundamentos Constitucionais do Direito Ambiental Brasileiro**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010, p. 196.

¹³LORENZETTI, Ricardo Luis. **Teoria Geral do Direito Ambiental**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2010, p. 26.

¹⁴MILARÉ, Édis. Op. cit., p. 137.

¹⁵FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin de. **Curso de Direito Ambiental**. Curitiba: Editora Letra da Lei, 2009, p. 43.

Numa visão mais poética, Michel Prieur tece algumas considerações acerca de sua definição, tratando de seus múltiplos aspectos e interpretações conforme o contexto em que o termo é empregado, defendendo tratar-se de uma noção “camaleão”:

Meio ambiente é uma palavra que, antes do mais, exprime paixões, esperanças, incompreensões. Segundo o contexto em que é utilizado, meio ambiente será entendido como um modismo, um luxo de países ricos, um mito, um tema de contestação brotado das ideias hippies dos anos 60, um retorno à mentira, um novo terror do ano 2000 ligado à imprevisibilidade das catástrofes ecológicas, flores e passarinhos, um grito de alarme de economistas e filósofos sobre os limites do crescimento, o anúncio do esgotamento dos recursos naturais, um novo mercado antipoluição, uma utopia contraditória com o mito do crescimento. Mas, o meio ambiente tornou-se, com a noção de desenvolvimento sustentável, uma preocupação maior não somente dos países ricos mas, igualmente, dos países pobres.¹⁶ (grifos nossos, tradução nossa)

Apesar de bem consolidada, algumas críticas são feitas em relação à expressão “meio ambiente”, principalmente no sentido de tratar-se de um vício de linguagem, uma vez que, por possuírem igual significado, a justaposição destes dois substantivos incidiria em pleonasmo. Acreditamos que, sob a ótica exclusivamente gramatical, a crítica se justifica. Entretanto, o termo foi indiscutivelmente consagrado e incorporado pela doutrina desta forma, o que não traz qualquer prejuízo para seu significado, muito pelo contrário, sendo este reforçado. Abordaremos, a seguir, alguns entendimentos acerca do assunto.

José Afonso da Silva¹⁷ entende que a expressão é redundante, vez que a palavra “ambiente” já contém, de certo modo, o sentido da palavra “meio”. Luís Paulo Sirvinskas¹⁸, Sidney Guerra¹⁹, Toshio Mukai²⁰, José Rubens Morato Leite e Patryck de Araújo Ayla²¹ entendem o assunto de maneira similar, afirmando haver claro pleonasmo na definição ora analisada.

Além das críticas referentes à existência da figura de linguagem conhecida por pleonasmo na expressão analisada, alguns doutrinadores sustentam também que a locução é composta por termos equívocos e com significados muito amplos, dificultando sua tutela. Édis Milaré, por exemplo, aponta a falta de univocidade dos vocábulos:

¹⁶PRIEUR, Michel. **Droit de l'environnement**. Paris: Montchrestien, 2010, p. 15.

¹⁷SILVA, José Afonso da. Op. cit., p. 19.

¹⁸SIRVINSKAS, Luís Paulo. **Manual de Direito Ambiental**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2009, p. 39.

¹⁹GUERRA, Sidney. Op. cit., p. 613.

²⁰MUKAI, Toshio. **Direito Ambiental Sistematizado**. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1994, p. 3.

²¹LEITE, José Rubens Morato; AYLA; Patryck de Araújo. Op. cit., p. 73.

Tanto a palavra meio como o vocábulo ambiente passam por conotações diferentes, quer na linguagem científica, quer na vulgar. Nenhum destes termos é unívoco, mas ambos são equívocos. Meio pode significar: aritmeticamente, a metade de um inteiro; um dado contexto físico ou social; um recurso ou insumo para alcançar ou produzir algo. Já ambiente pode representar um espaço geográfico ou social, físico ou psicológico, natural ou artificial.²² (grifos nossos)

Por sua vez, Marcelo Abelha Rodrigues chama a atenção para a amplitude da definição e a consequente diminuição na eficácia das normas ambientais, esclarecendo que é demasiadamente difícil para o operador do direito o cenário em que tudo é considerado como meio ambiente. Vejam:

[...] dizer que o meio ambiente corresponde a tudo que seja responsável pela regência, abrigo e conservação de todas as formas de vida é dar uma resposta vaga e imprecisa, que embora seja sociológica e filosoficamente satisfatória, não o é para o operador do direito, para aquele que precisa definir, na prática, qual o objeto de tutela do meio ambiente.

[...]

Enfim, é necessário que se encontre o substrato concreto de proteção do direito ambiental, sob pena de que, pretendendo ser tudo (vida, bem-estar, qualidade de vida, etc.), não seja nada. Portanto, quanto mais amplo e abstrato o conceito de meio ambiente, menor será a sua eficácia normativa, senão porque não haverá a identificação em concreto do seu objeto de tutela.²³ (grifos nossos)

Em sentido diametralmente oposto a Marcelo Abelha Rodrigues, José Rubens Morato Leite e Patryck de Araújo Ayla entendem impertinente a crítica à falta de clareza terminológica do termo, uma vez que restringi-la conceitualmente corresponderia a limitar a esfera de proteção do meio ambiente:

A crítica atinente à falta de clareza terminológica [...] pode ter sua lógica, mas deve ser refutada. Acredita-se ser mais conveniente a existência de um conceito que, embora pecando pela qualidade técnico-conceitual, abraça um conteúdo mais amplo, ao invés de uma definição restrita, que reduz a esfera de proteção ambiental.²⁴

De modo a concluir estas ponderações acerca da definição do termo ora analisado, porém sem nos aprofundarmos na questão, cumpre esclarecer que a doutrina divide o meio ambiente conforme seus elementos de acordo com a seguinte classificação: (i) meio ambiente natural ou físico, (ii) meio ambiente cultural, (iii) meio ambiente artificial e (iv) meio ambiente do trabalho²⁵. Compreenderemos, aqui, o meio

²²MILARÉ, Édis. Op. cit., p. 137.

²³RODRIGUES, Marcelo Abelha. **Instituições de Direito Ambiental**. São Paulo: Editora Max Limonad, 2002, p. 55-56.

²⁴LEITE, José Rubens Morato; AYLA; Patryck de Araújo. Op. cit., p. 82.

²⁵Luís Paulo Sirvinskas (SIRVINSKAS, Luís Paulo. Op. cit., p. 40) classifica o meio ambiente em: [...] a) meio ambiente natural – integra a atmosfera, as águas interiores, superficiais e subterrâneas, os estuários, o mar territorial, o solo, o subsolo, os elementos da biosfera, a fauna, a flora, o patrimônio genético e a zona costeira; b) meio ambiente cultural – integra os bens de natureza material e imaterial,

ambiente em sua dimensão natural, ou seja, constituída pelo solo, água, ar atmosférico, flora, fauna e patrimônio genético.

1.1.2 Meio ambiente marinho

O meio ambiente marinho é, de maneira análoga, o conjunto de elementos naturais que propiciam o desenvolvimento equilibrado da vida marinha em todas as suas formas. Ele é constituído pelas (i) águas marinhas - formadas pelo mar territorial, zona contígua e alto-mar -, (ii) pela plataforma continental, (iii) pela Zona Econômica Exclusiva, (iv) pelos fundos marinhos e oceânicos, e (v) pelo seu subsolo²⁶.

Reiteramos que o objeto desta dissertação é a interação entre meio ambiente marinho e comércio internacional, razão pela qual apenas comentaremos brevemente acerca dos elementos constitutivos do meio ambiente marinho para melhor clareza, não sendo necessário adentrarmos nas especificidades de cada uma das zonas marítimas.

Assim sendo, a primeira zona que deve ser mencionada é o mar territorial, correspondente a uma faixa de águas costeiras limitada a 12 milhas náuticas (aproximadamente 22 km) contadas a partir da linha de base, isto é, da linha litorânea de maré baixa, alternada com a linha de reserva das águas interiores quando ocorrerem baías ou portos²⁷.

Adjacente ao mar territorial, e, em princípio, de igual largura, não podendo exceder 24 milhas náuticas, encontra-se uma segunda faixa de águas denominada zona contígua, onde o Estado costeiro tem o direito de tomar medidas de fiscalização em defesa de seu território e de suas águas, no que concerne à alfândega, à imigração, à saúde e, ainda, à disciplina regulamentar dos postos e do trânsito pelas águas territoriais²⁸.

A Zona Econômica Exclusiva, por sua vez, é uma faixa adjacente ao mar territorial, sobrepondo-se, assim, à zona contígua, cuja largura máxima é de 188

os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico; c) meio ambiente artificial – integra os equipamentos urbanos, os edifícios comunitários (arquivo, registro, biblioteca, pinacoteca, museu e instalação científica ou similar; d) meio ambiente do trabalho – integra a proteção do homem em seu local de trabalho, com observância às normas de segurança.”

²⁶SILVA, José Afonso da. Op. cit., p. 149.

²⁷REZEK, José Francisco. **Direito Internacional Público**: curso elementar. 17. ed. São Paulo: Saraiva, 2018, p. 377.

²⁸Ibid., p. 379.

milhas náuticas contadas do limite exterior daquele, com o que se perfazem 200 milhas a partir da linha de base. Nesta área, o Estado costeiro exerce direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos, conservação e gestão dos recursos naturais encontrados na água, no leito e no subsolo, bem como para fins de produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos²⁹.

As águas situadas além da Zona Econômica Exclusiva correspondem ao alto-mar, área caracterizada pela liberdade de navegação, sobrevoo, pesca (respeitadas as convenções internacionais sobre a matéria) e pelo direito de efetuar instalações de cabos submarinos e oleodutos. Diversos são os direitos e deveres dos Estados, ainda que desprovidos de litoral, em relação ao alto-mar.

A plataforma continental consiste na parte do leito do mar, e respectivo subsolo, adjacente à costa, cuja profundidade, via de regra, não excede 200 metros, e que, a uma boa distância do litoral, cede lugar às inclinações abruptas que conduzem aos fundos marinhos. É nessa região que se encontra a maior parte dos recursos marinhos.

Finalmente, para além da plataforma continental, o leito situado abaixo das águas do alto-mar corresponde aos fundos marinhos que, juntamente com seu subsolo, formam o que a Convenção de Montego Bay de 1982³⁰ denominou de “Área”.

Na presente dissertação, qualquer referência ao meio ambiente marinho deve ser compreendida como abrangendo todas e quaisquer das áreas mencionadas acima, sem distinção, a não que expressamente previsto em sentido contrário.

1.1.3 Direito Internacional do Meio Ambiente

Conceitualmente, o Direito Internacional do Meio Ambiente pode ser definido como um ramo especial do Direito Internacional Público que tem por objeto a proteção jurídica da biosfera e o estudo em relação às degradações causadas pelo homem³¹. Ele é, portanto, um conjunto de normas jurídicas internacionais que criam direitos e

²⁹Ibid., p. 379-380.

³⁰ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** 1982. Disponível em: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. Acesso em: 16 mar. 2018.

³¹CRETELLA NETO, José. **Curso de Direito Internacional do Meio Ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 60.

deveres para os vários atores da sociedade internacional, visando à proteção do ecossistema global e à melhoria da qualidade de vida para as presentes e futuras gerações³².

Sidney Guerra, além de conceituar a expressão, versa também sobre a importância e abrangência do objeto desse novo ramo do Direito Internacional Público:

Verifica-se que o objeto a ser tutelado é o ambiente, levando-se em consideração a sua ampla conceituação e classificação, haja vista que a vida e a qualidade de vida são as grandes razões de existência do Direito Ambiental, tanto no plano doméstico como no plano internacional.³³

Conforme vimos, trata-se de direitos e obrigações para diversos atores internacionais. Contudo, Geraldo Eulálio Nascimento e Silva³⁴ aponta que os Estados continuam a ser os sujeitos por excelência desta nova disciplina e que as organizações internacionais e intergovernamentais vêm desempenhando um papel cada vez mais importante neste cenário, principalmente a Organização das Nações Unidas, o IMO, a UNESCO, a FAO e o PNUMA.

Uma discussão existente na doutrina é referente à natureza desse conjunto normativo sob análise. Seria ele um ramo autônomo do Direito ou estaria ele vinculado ao direito internacional? A doutrina diverge na tentativa de resposta a esta questão, de modo que é possível encontrarmos argumentos nos dois sentidos.

Um primeiro grupo de juristas, defensores do Direito Internacional do Meio Ambiente como um ramo autônomo do Direito, alega tratar-se de uma área jurídica nova, com um corpo distinto de normas e, principalmente, princípios próprios. Alguns representantes desta corrente são Toshio Mukai, que discorre que “já existe uma principiologia própria do Direito Ambiental Internacional, capaz de, ao lado da construção de institutos específicos e próprios dessa área jurídica, elevá-lo a ramo autônomo do Direito”³⁵, e Fernando Rei, que assim dispõe:

O Direito Internacional do meio ambiente (Dima), área nova e dinâmica do Direito Internacional, vem paulatinamente sendo considerado como “ramo” autônomo desse Direito, porque representa um corpo distinto e específico de normas e princípios, que têm por objeto as relações dos sujeitos de Direito internacional com o meio ambiente e buscando um propósito comum, que é o da proteção (e gestão) deste meio ambiente.³⁶ (grifos nossos)

³²GUERRA, Sidney. Op. cit., p. 625.

³³Ibid., p. 625.

³⁴SILVA, Geraldo Eulálio Nascimento e. **Direito ambiental internacional**. Rio de Janeiro: Thex, 1995, p. 5.

³⁵MUKAI, Toshio. Op. cit., p. 160-161.

³⁶REI, Fernando. A peculiar dinâmica do Direito Internacional do Meio Ambiente. In: NASSER, Salem Hikmat; REI, Fernando. (org.). **Direito ambiental internacional**. São Paulo: Editora Atlas, 2006, p. 5.

Por outro lado, existe a corrente que afirma tratar-se de um ramo especial do direito internacional, mais especificamente o direito internacional público. Filia-se a esta corrente a maior parte dos doutrinadores, inclusive os já citados acima quando trazida a definição de Direito Internacional do Meio Ambiente. Exemplificamos este posicionamento com os ensinamentos de Geraldo Eulálio Nascimento e Silva, para quem “a expressão direito ambiental internacional é cômoda, mas não se trata de um ramo autônomo do direito; no fundo, é uma manifestação das regras de direito internacional, desenvolvidas dentro de um enfoque ambientalista”³⁷.

Entendemos, juntamente a este segundo grupo, que se trata de ramo do Direito Internacional Público. O que possivelmente permite essa confusão e pluralidade de entendimentos é a sua diferença em relação aos demais ramos do Direito Internacional. Solange Teles da Silva explica que essa natureza peculiar do Direito Internacional do Meio Ambiente está relacionada ao fato deste ser um direito revolucionário na sua essência:

Na realidade, o direito ambiental internacional é revolucionário, pois demanda uma compreensão maior dos ciclos da natureza, dos ciclos dos processos e dos produtos, do princípio da precaução e do modo como vivemos, impondo uma nova ética nas relações entre as Nações e entre as gerações presentes e futuras. Ele propicia reflexões sobre a necessidade de novos fundamentos para o desenvolvimento das sociedades contemporâneas, pois coloca em xeque-mate o modo de desenvolvimento atual.³⁸

E complementa Vanessa de Castro Rosa:

O Direito Internacional Ambiental é revolucionário também por romper a lógica cartesiana do Direito, por se abrir ao pensamento sistêmico interdisciplinar, por quebrar paradigmas de dominação cultural, religiosa, política e econômica. É revolucionário por construir um Direito que não seja um fim em si mesmo, mas instrumento de proteção da vida em todas as suas formas, bem como de garantia de dignidade para humanos e não humanos, portanto, incompatível com o paradigma burguês positivista-voluntarista do Direito Internacional do século XVII.³⁹

Nesta mesma linha, vemos que o Direito Internacional do Meio Ambiente derivou de um processo de expansão do Direito Internacional moderno, que não trata apenas de fronteiras e soberania absoluta, como o Direito Internacional clássico, mas também de outra gama de problemas, comuns a toda a sociedade internacional, característica do processo de globalização jurídica⁴⁰.

³⁷SILVA, Geraldo Eulálio Nascimento e. Op. cit., p. 32.

³⁸SILVA, Solange Teles da. **O direito ambiental internacional**. Belo Horizonte: DelRey, 2009, p. 8.

³⁹ROSA, Vanessa de Castro. **A jurisdicionalização como forma de consolidação do Direito Internacional Ambiental**. Jundiaí: Paco Editorial, 2016, p. 83.

⁴⁰GUERRA, Sidney. Op. cit., p. 621.

De maneira semelhante, Carolina Hamaguchi discorre que o surgimento deste novo ramo em âmbito internacional é efeito direto da fortificação do Direito Internacional Moderno. *In verbis*:

A absorção pelo Direito Internacional de matérias que tradicionalmente cabiam na soberania dos Estados é compreensível, segundo Pereira e Quadros, em razão de que o Direito Internacional novo ou moderno não se assenta no princípio da soberania absoluta e indivisível dos Estados.⁴¹

Esta nova disciplina se consolidou, então, a partir do final da década de 1960 e da realização da Conferência de Estocolmo, no auge da “onda verde”, conforme veremos a seguir, com a proliferação de documentos internacionais sobre a matéria e com o surgimento de Ministérios de Meio Ambiente nos Estados engajados, como a Alemanha, os países nórdicos, a Inglaterra e os Estados Unidos⁴².

Alguns elementos foram imprescindíveis para o florescimento do Direito Internacional do Meio Ambiente. Sidney Guerra⁴³ diz que eles podem ser resumidos em dois, quais sejam, na necessidade social devido aos problemas ambientais que eclodiram significativamente na época e na vontade determinante para a produção da norma jurídica internacional.

De fato são elementos que impulsionaram a formação desta nova disciplina jurídica, que teve, na visão de Geraldo Eulálio Nascimento e Silva, como marcos teóricos importantes:

a) a abertura das discussões dos foros diplomáticos internacionais à opinião pública internacional, por força da expansão dos meios de comunicação de massa e a consequente valorização das teses científicas sobre os fatos relativos ao meio ambiente; b) a democratização das relações internacionais, com a exigência correlata da efetiva participação da opinião pública na feitura e nos controles de aplicação dos grandes tratados internacionais, por força da atuação dos parlamentos nacionais na diplomacia dos Estados; c) a situação catastrófica em que o mundo se encontra, pela possibilidade de uma destruição maciça de grandes partes do universo, representada pela ameaça da utilização dos engenhos bélicos fabricados por meio da utilização militar da energia nuclear; d) a ocorrência de catástrofes ambientais, como os acidentes de vazamentos de grandes nuvens tóxicas ou grandes derramamentos de petróleo cru no mar, fenômenos que fizeram recrudescer as letais experiências da poluição indiscriminada e não localizada em um ponto geográfico, que poderia eventualmente ser controlada por uma única autoridade estatal.⁴⁴

⁴¹HAMAGUCHI, Carolina **Declaração do Rio sobre o meio ambiente e Desenvolvimento (ECO 92):** o dever de atendimento a seus princípios por meio da tributação extrafiscal. Dissertação (Mestrado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2011, p. 22.

⁴²GUERRA, Sidney. Op. cit., p. 622.

⁴³Ibid., p. 621.

⁴⁴Ibid., p. 620-621.

De todos os marcos relevantes na história da formação do Direito Internacional do Meio Ambiente, a doutrina destaca o *Trail Smelter Case*⁴⁵, que consistiu na arbitragem entre os Estados Unidos e o Canadá em decorrência da poluição transfronteiriça causada por fundição instalada no território canadense⁴⁶. José Cretella Neto assim discorre sobre o caso e respectivo laudo arbitral, evidenciando sua importância para o Direito Internacional do Meio Ambiente:

[...] o embrião do moderno Direito Internacional do Meio Ambiente localiza-se no entreguerras (1919-1945), constituindo seu marco inicial o laudo arbitral proferido no caso da Fundição Trail. Essa empresa, que produzia zinco e chumbo, funcionava, desde 1896, na província canadense da Columbia Britânica, próxima da fronteira com os EUA, e emitia gases que causavam sérios incômodos às pessoas que moravam nos Estados Unidos, especialmente agricultores e criadores de gado. Depois de diversos processos judiciais movidos por particulares contra a empresa [...] os EUA e o Canadá decidiram submeter o caso a um tribunal arbitral.⁴⁷

Para este mesmo autor⁴⁸, o laudo proferido é notável por ter enunciado de maneira inédita o princípio da responsabilidade do Estado por danos causados a Estados vizinhos, assim como o princípio da cooperação entre Estados na solução de problemas relacionados à poluição transfronteiriça, fundamentais para o Direito Internacional do Meio Ambiente e ainda plenamente válidos atualmente.

1.2 TRÊS GRANDES FASES DA TUTELA DO MEIO AMBIENTE

1.2.1 Primórdios da temática ambiental e seu desenvolvimento até a década de 1970

Muito se discute a respeito da origem da tutela ambiental. A doutrina não é unânime ao estabelecer este marco inicial, havendo posições no sentido de que se trata de um fenômeno bastante recente, enquanto existe, também, o entendimento de que há instrumentos deveras antigos sobre a conservação de recursos e espécies naturais.

⁴⁵UNITED NATIONS. **Reports of International Arbitral Awards**: Trail Smelter Case (United States, Canada), 16 April 1938 and 11 March 1941, v. III, pp. 1905-1982, New York, 2006. Disponível em: http://legal.un.org/riaa/cases/vol_III/1905-1982.pdf. Acesso em: 7 out. 2019.

⁴⁶ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de Direito Internacional Público**. 21. ed. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 684.

⁴⁷CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 121.

⁴⁸Ibid., p. 121.

Apresentaremos neste item ambos os argumentos, seguidos de nossa opinião. Verdade é que, independentemente da origem exata das preocupações ambientais – se é que é possível assim a estabelecermos – o homem, integrante do Reino Animal e representante da espécie *Homo sapiens*, sempre esteve em íntima relação com a natureza, dependendo de seus recursos para sua sobrevivência.

Em determinado período da pré-história, por exemplo, o ser humano não possuía habitação fixa, deslocando-se para outras localidades à medida que a caça, a pesca e a coleta de alimentos das quais se valia não mais eram capazes de suprir as suas necessidades. Estes povos nômades, portanto, partiam em busca de melhores condições de vida com certa frequência, até que desenvolveram técnicas de cultivo agrícolas e de fabricação de ferramentas que possibilitaram sua fixação em determinado território, tornando-se sedentários.

Vê-se, desta maneira, que os hábitos, costumes e comportamento humano eram ditados diretamente pelos recursos naturais disponíveis, daí a influência que a natureza, amplamente considerada, tem sobre o homem desde os mais remotos tempos.

Celso D. de Albuquerque Mello⁴⁹, adepto ao primeiro grupo de juristas, para os quais o meio ambiente tem sido objeto de tutela desde tempos mais antigos, elucida que é possível encontrar tais instrumentos desde 1380 a.C., destacando (i) o Código Hitita, redigido entre 1380 e 1340 a.C., que possui dispositivo proibindo a poluição da água, (ii) a primeira reserva natural criada em 1370 a.C. pelo faraó Akenaton, (iii) o édito do imperador Asoca adotado no século III a.C., que protegia diferentes espécies de animais selvagens, e (iv) a própria Bíblia, com passagens sobre a moderação e responsabilidade no uso dos recursos naturais.

José Cretella Neto, por sua vez, tece inúmeras críticas a essa corrente doutrinária, afirmando que não é correto atribuir a esses exemplares históricos a origem da proteção ao meio ambiente. *In verbis*:

É, portanto, um equívoco científico procurar na Bíblia e em outros textos sagrados certos “antecedentes históricos” da proteção da Natureza. Os antigos não compreendiam a inter-relação entre os fenômenos naturais e, mesmo nos dias de hoje, muitos desses fenômenos ainda permanecem insuficientemente compreendidos à luz da Ciência no estágio atual.⁵⁰ (grifos nossos)

⁴⁹MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Curso de direito internacional público**. Rio de Janeiro: Renovar, 2001, v.2, p. 1.275.

⁵⁰CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 60.

Adiantamo-nos em relação a alguns aspectos. Não entendemos procedente a afirmação de que os antigos não compreendiam a inter-relação entre os fenômenos naturais. O próprio autor diz que mesmo nos dias atuais não temos a totalidade do conhecimento científico sobre a natureza, o que também nos parece impossível de ser alcançado algum dia.

No mais, questionamo-nos: é, de fato, imprescindível entendermos minuciosamente a questão do meio ambiente para elaborar instrumentos protetivos? Será que o conhecimento até então detido por aqueles povos não seria o suficiente para que normas ambientais fossem editadas? Ora, o princípio da precaução do direito ambiental moderno estabelece justamente que não há necessidade de termos apenas certezas científicas absolutas para se traçar normas de proteção.

Não julgamos acertado, portanto, tratar dos nossos predecessores como desconhecedores dos fenômenos naturais, a exemplo dos maias, incas, astecas, e, mais recentemente, de personalidades como Galileu Galilei, Isaac Newton, Gregor Mendel, Louis Pasteur e, claro, Charles Darwin, que revolucionaram a ciência e trouxeram novos horizontes para a sociedade da época. Desprovidos da tecnologia como a temos hoje, tinham que manejar com sabedoria seus recursos naturais, principalmente nos casos da civilizações ibero-americanas supracitadas.

Reiteramos, assim, nosso exemplo da pré-história dado em parágrafos anteriores e, caso o leitor não queira ir tão longe, podemos ilustrar com as mais modernas e grandiosas sociedades da atualidade, majoritariamente fundadas a beira de rios ou próximas do litoral, locais capazes de prover tais povos com os recursos de que precisam. Nunca nos esqueceremos, também, de nossas aulas de história sobre o povo egípcio intituladas de “O Egito é uma dádiva do Nilo”.

Avançando na história, vivenciamos o aparecimento de outros instrumentos legais de proteção ambiental espalhados pelo globo, como a Convenção para a Proteção de Pássaros Úteis à Agricultura (Paris, 1902), a Convenção Referente à Distribuição Equitativa de Águas do Rio Grande para Fins de Irrigação (México e Estados Unidos, 1906), o Acordo sobre a Conservação do Urso Polar (Oslo, 1973), a Convenção para a Proteção das Focas de Pele do Mar de Behring (Paris, 1882), o Tratado Relativo às Águas Fronteiriças entre os Estados Unidos e o Canadá (Washington, 1909) e o Tratado Relativo à Preservação e à Proteção das Focas para Forros (Washington, 1911).

Contudo, significativas críticas são feitas em relação aos objetivos destes tratados internacionais, recaindo principalmente na alegação de que foram elaborados com o intuito de preservar apenas as espécies economicamente interessantes ao homem, em detrimento de todas as demais espécies animais e vegetais que não eram exploradas comercialmente pelo ser humano.

Afirma-se que a preocupação destes instrumentos era exclusivamente utilitarista, inexistindo um interesse legítimo na tutela do meio ambiente. José Cretella Neto foi um dos maiores críticos e defensores da ideia de que estávamos diante de uma abordagem meramente utilitarista da natureza. Vejamos:

É certo que sempre se promulgaram normas que protegiam determinados espaços, como certas florestas ou mesmo algumas espécies, como pássaros ou cervos, mas essa proteção tinha por finalidade meramente garantir alguma atividades que constituía um privilégio, como a caça, feita pelos nobres, ou, então, refletia certa preocupação econômica, como a caça às focas, por exemplo, para a confecção de vestimentas que protegessem as pessoas dos rigores do inverno.

[...]

O crescente materialismo – tanto nos países ocidentais quanto, mais tarde, nos Estados socialistas – deformou de tal maneira o modo pelo qual o ser humano passou a considerar a Terra, que a exploração da biosfera passou a seguir critérios estritamente imediatistas e mercadológicos, a princípio sem quaisquer limites. Até mesmo quando se promulgavam leis para “proteger” uma espécie, uma região ou qualquer componente do meio ambiente, o Leitmotif era apenas atender a determinada necessidade econômica do Homem.

[...]

A verdade, no entanto, é que esses primitivos textos eram meramente utilitaristas, de caráter preponderantemente econômico, não sendo dedicados à proteção das espécies enquanto parte do meio ambiente, mas apenas preservando determinados animais ou águas, para que não faltasse matéria prima ou pássaros que ajudassem a atividade agrícola [...]. Prova de que não se assegurava verdadeira proteção às focas ou aos pássaros enquanto espécies é que era permitida a matança dos bebês focas, bem como de pássaros considerados “não úteis”.⁵¹ (grifos nossos)

Para ele, portanto, tais instrumentos não poderiam ser considerados como normas pioneiras da proteção do meio ambiente porque pretendiam unicamente garantir que certas espécies continuassem a fornecer matéria-prima ou a apoiar alguma atividade econômica exercida pelo homem. Ilustra também o autor com uma arbitragem entre os EUA e a Colúmbia Britânica ocorrida em 15 de agosto de 1893, chamada de Caso das Focas do Mar de Behring, considerada a primeira arbitragem supostamente ambiental, tendo em vista que seu laudo estabeleceu diversas normas acerca da captura das focas. Ocorre que, na opinião do autor, o objetivo primeiro do

⁵¹CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 61, 64.

laudo não era preservar a espécie, mas, sim, evitar o exaurimento de uma fonte de receita econômica⁵².

Compartilham a visão destacada no parágrafo supra diversos outros doutrinadores. Guido Fernando Silva Soares⁵³ rechaça a consideração de tais instrumentos como ambientalistas em virtude de suas finalidades econômicas. Hildebrando Accioly, Geraldo Eulálio do Nascimento e Silva e Paulo Borba Casella⁵⁴ observam que os instrumentos aos quais fizemos referência carecem do caráter preservacionista. Fábio Albergaria de Queiroz⁵⁵ destaca o caráter antropocêntrico das supostas medidas ambientais e Vanessa de Castro Rosa⁵⁶ aponta a lógica utilitarista que impregnou os referidos acordos.

Destacamos, ainda, as lições de Henrique Lago da Silveira, para quem o meio ambiente foi tutelado nestes instrumentos por ser considerado ativo econômico:

Ou seja, para a autora, assim como para Weeramantry, a preocupação com a proteção do meio ambiente sempre esteve ligada ao aspecto econômico,

⁵²Ibid., p. 118.

⁵³SOARES, Guido Fernando Silva. **A proteção internacional do meio ambiente**. Barueri, SP: Manole, 2003, p. 16. De acordo com o autor: “As finalidades eram econômicas, estreitamente relacionadas à proibição de degradação dos valores das propriedades imobiliárias ou à preservação de estoques de animais para a pesca/caça futuras ou da madeira para fins imediatos (pouco importando a relação dos animais e vegetais com outros, não protegidos, e, muito menos, a preocupação com a conservação dos respectivos habitats). A finalidade exclusivamente econômica impede que se considere como ambientalistas algumas dessas convenções de outrora.” (grifos nossos).

⁵⁴ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 685. Para os autores: “Aos casos de poluição transfronteiriça e uso de recursos naturais comuns, somam-se também, especialmente no período pós-guerra, tratados de limitação de caça e pesca de determinadas espécies, como as baleias, o atum e as focas, cujo escopo restritivo, se em muitos dos casos não era de cunho preservacionista, denotam pelo menos o reconhecimento da insustentabilidade do uso indiscriminado dos recursos naturais.” (grifos nossos)

⁵⁵QUEIROZ, Fábio Albergaria de. **Meio ambiente e comércio internacional**. 2. ed. Curitiba: Juruá, 2012, p. 23-25. O autor entende que: “Analizando historicamente as relações homem-natureza, observamos se tratar de interações marcadas por uma visão fortemente antropocêntrica. A natureza era tida como uma fonte inesgotável de recursos naturais à disposição das necessidades ilimitadas da humanidade. No entanto, a História é repleta de exemplos evidenciando que em todas as sociedades os recursos produtivos são escassos diante das crescentes e insaciáveis exigências de consumo e bem-estar de suas populações. Essa constatação é o fundamento de uma das máximas da Economia: a Lei da Escassez. [...] Esta análise inicial permite ao leitor visualizar o caráter marcadamente antropocêntrico da relação entre homem e natureza cujo maior reflexo se dava no campo econômico onde ela, a natureza, era percebida como uma fonte de recursos à mercê do usufruto humano. Neste cenário, de forma geral, as medidas de proteção ao meio ambiente não eram consideradas prioritárias para as políticas econômicas.” (grifos nossos)

⁵⁶ROSA, Vanessa de Castro. Op. cit., p. 48. Para a autora: “Primeiro, verifica-se claramente a desvalorização da natureza em prol do bem-estar humano, como se fossem coisas dissociáveis, e nega-se claramente o valor da natureza per si, em detrimento do valor humano superior, como se as duas coisas não pudessem ter valor simultaneamente [...]. O direito ao meio ambiente equilibrado e saudável passa a ser discutido sob o viés antropocêntrico e guiado pela lógica utilitarista, como forma de garantir o meio ambiente para satisfazer os interesses humanos – tanto os mais nobres, quanto os nem tanto – e assim, inicia-se o processo de se buscar amparo no Direito para a proteção do meio ambiente [...].” (grifos nossos)

representado pela manutenção das bases sobre as quais se sustentava o sistema produtivo então vigente. Em definitiva, a preservação dos recursos naturais necessários à manutenção da vida humana e do sistema econômico sobre o qual as sociedades se edificavam era imprescindível para a perpetuidade daquela e deste, não como um fim em si mesmo, mas como um meio. [...] Verifica-se, do exposto, tanto na perspectiva do holandês Schrijver quanto na do britânico Sands, que a preocupação com a proteção do meio ambiente nasce a partir da percepção de que este é um ativo econômico necessário à manutenção do sistema produtivo vigente, e, para preservar este, faz-se necessário conservar aquele. [...] E, nesse sentido, é na seara da pesca, todavia, que a ideia da produção racional ganha um destaque mais precoce. Já em 1955, a conferência da Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO) destacou que “o principal objetivo da conservação dos recursos marinhos vivos é obter o melhor rendimento sustentável, a fim de assegurar o máximo suprimento de alimentos e outros produtos marinhos”. [...] Nesse momento histórico, a preocupação, como se percebe, é com a conservação dos estoques marinhos no sentido eminentemente econômico do termo, como um ativo, e não como um bem per se.⁵⁷ (grifos nossos)

Destarte, não sendo estes instrumentos considerados os primeiros na tutela ambiental, abre-se espaço para as lições da segunda corrente doutrinária, defensora de uma origem mais recente para a preservação do meio ambiente. Sustentam esse posicionamento, dentre outros, José Cretella Neto⁵⁸, Fábio Albergaria de Queiroz⁵⁹ e Paula Gomes Moreira⁶⁰.

Após a devida análise desta doutrina, parece quase que unânime a atribuição da origem desse interesse preservacionista à instituição de grandes parques nacionais nos Estados Unidos⁶¹, com o objetivo de preservar certos paraísos naturais, tendo em vista que, até então, o ser humano não havia causado grandes catástrofes na natureza⁶².

Referidos autores afirmam, também, que foi apenas a partir da queda do socialismo que os novos temas da agenda internacional, como o meio ambiente e o comércio internacional, ocuparam o centro das atenções mundiais⁶³.

De fato, durante a Guerra Fria, a prioridade dos Estados consistia basicamente nas discussões sobre políticas de segurança e de defesa nacional, instrumentos capazes de balizar a bipolaridade e tensão existentes entre os Estados, sendo

⁵⁷SILVEIRA, Henrique Lago da. **Desenvolvimento sustentável e barreiras climáticas unilaterais ao comércio internacional**: fundamentos teóricos e práticos. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2015, p.10-13.

⁵⁸CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 117-118.

⁵⁹QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 19.

⁶⁰MOREIRA, Paula Gomes. **A Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento e seu legado na política ambiental brasileira**. p. 3. Disponível em: <http://periodicos.ufes.br/SNPGCS/article/viewFile/1522/1113>. Acesso em: 13 fev. 2019.

⁶¹SOARES, Guido Fernando Silva. Op. cit., p. 17.

⁶²CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 117-118.

⁶³MOREIRA, Paula Gomes. Op. cit., p. 3.

considerados como *high politics matters*. Por outro lado, temáticas como meio ambiente, direitos humanos e livre-comércio eram tratadas como não prioritárias e, portanto, consideradas como *low politics matters*⁶⁴.

Assim versou José Cretella Neto:

Os problemas ambientais, antes de 1972, data da Conferência de Estocolmo sobre o Meio Ambiente, não estavam no topo das preocupações dos governos nem da população em geral. Aliás, nem na lista das 25 principais prioridades de 99% da população do planeta, que ignorava por completo o que se passava.⁶⁵

Outra evidência dessa preterição do assunto é a própria Carta das Nações Unidas⁶⁶, que não traz disposições expressas sobre o tema meio ambiente. Nesse sentido, discorre Erasmo Marcos Ramos⁶⁷, afirmando que as metas apresentadas na Carta das Nações Unidas se baseavam na criação de moldes para o desenvolvimento econômico, social e jurídico das nações, e alertando para o fato de que se esta tivesse sido elaborada alguns anos mais tarde, ela certamente não negligenciaria as metas ambientais.

Entendemos, finalmente, que assiste razão a ambos os posicionamentos da doutrina, em diferentes medidas. O primeiro grupo acerta ao reconhecer que existia, desde tempos mais remotos, certa preocupação com o meio ambiente. Evidente que esta se deu de maneira diversa de como ocorre na atualidade, mas não carece de seu caráter preservacionista. Reconhecemos que a temática, de fato, não era prioridade para a sociedade internacional; todavia não podemos negar a existência de alguns poucos documentos esparsos sobre o assunto.

⁶⁴QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 19. Nesse sentido, para o autor, “A agenda internacional gravitava em torno das políticas de segurança e defesa que era formuladas, dada a natureza do sistema, considerando-se as tensões e conflitos originados do jogo de poder da Guerra Fria caracterizado pela disputa por área de influência entre duas ideologias distintas, assentadas sobre duas alianças estratégicas igualmente opostas: a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) e o Pacto de Varsóvia. Os demais assuntos como economia e meio ambiente, bem como as iniciativas e instâncias que os representavam, integravam o grupo das questões de baixa política (*low politics*), indicando que ocupavam papel secundário na agenda internacional.” Além disso, o autor complementa versando que, hoje, questões de *high* e *low politics* são abordadas nos mesmos fóruns: “Atualmente, as questões de alta e baixa política integram uma agenda comum. Assuntos como livre-comércio, direitos humanos e meio ambiente, antes secundários, são considerados, no cenário global, tão importantes quanto as tradicionais questões de segurança.”

⁶⁵CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 45.

⁶⁶ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Carta das Nações Unidas**. 1945. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/wp-content/uploads/2017/11/A-Carta-das-Na%C3%A7%C3%A3es-Unidas.pdf>. Acesso em: 7 out. 2019.

⁶⁷RAMOS, Erasmo Marcos. **Direito Ambiental Comparado** (Brasil – Alemanha – EUA). Maringá: Midiograf II, 2009, p. 97.

Diferente é, portanto, discutir a respeito da legitimidade da proteção ambiental. Investigar se as normas de outrora eram utilitaristas - ou não - merece um estudo em apartado devido à complexidade dos conceitos envolvidos. Afinal, se existe uma tutela a determinado bem, ainda que possivelmente desvirtuada das mais nobres motivações que poderiam tê-la criado, poderíamos considerar como não existindo qualquer tutela a este bem? Cremos que não, porém não nos aprofundaremos nessa questão do *animus* do legislador ao criar a norma ambiental.

Fato é que a preservação ambiental tal como a conhecemos hoje é, sim, recente. Entretanto, isso não significa dizer que suas origens não remontam a tempos anteriores. Significa apenas reconhecer que a sociedade está em constante transformação e que o direito, enquanto ciência humana e política que é, também se modifica na tentativa de acompanhar essa evolução, o que justifica graus e formas de tutela ambiental distintos no tempo e espaço.

Independentemente a qual corrente deseja o leitor se filiar, ou seja, se entende que o fenômeno legislativo do meio ambiente teve origem antes ou depois, inconteste é o reconhecimento de que o grande marco da questão ambiental em sua faceta social foi a década de 1970, razão pela qual dedicaremos um tópico específico para este período.

1.2.2 O marco da década de 1970

Anteriormente tratado como assunto de *low politics* e possivelmente tutelado por instrumentos com viés exclusivamente utilitarista, o meio ambiente foi conquistando espaço na sociedade internacional e o cenário de outrora foi, aos poucos, sendo modificado, até que, com a chegada da década de 1970, a conscientização em relação à destruição do meio ambiente tomou âmbito global⁶⁸.

Para Fábio Albergaria de Queiroz⁶⁹, o assunto surgiu como tema no contexto das relações internacionais ainda de forma embrionária na década de 1970, intensificando-se durante os anos 80 e atingindo seu ápice nos anos 90. Temos, portanto, que a preocupação com o meio ambiente foi expandindo e tomando diferentes foros pelo globo, paralelamente à sua normatização, que foi se sofisticando ao longo dos anos.

⁶⁸ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 683.

⁶⁹QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 20.

Precisamente resumiram Alexandre Kiss e Dinah Shelton o fenômeno então experimentado pela sociedade internacional:

Conceitos sobre a natureza mudaram fundamentalmente perto do final da década de 1960. Sob a crescente pressão da opinião pública internacional, os governos começaram a demonstrar preocupação sobre o estado geral do meio ambiente e introduziram legislação para combater a poluição das águas interiores, do oceano e do ar, e para proteger certas cidades ou áreas. Simultaneamente, estabeleceram órgãos administrativos especiais, ministérios ou agências ambientais, para preservar mais eficazmente a qualidade de vida dos seus cidadãos. A evolução da legislação ambiental internacional acompanhou esta evolução dentro dos Estados (tradução nossa).⁷⁰

Evidente que essa mudança nas políticas dos Estados ocorreu em diferentes graus em nosso planeta, emergindo principalmente da Europa e da América do Norte, tendo em vista que alguns países de outras localidades tinham outras questões para serem administradas com maior urgência, as quais impediam – ou pelo menos dificultavam sobremaneira – que os mesmos envidassem esforços para temática distinta. Neste sentido leciona Fernando Rei:

Ainda que se possam encontrar referências de alguma relevância ambiental em tratados internacionais celebrados desde finais do século XIX, a maioria da doutrina reconhece que o nascimento desse novo ramo do Direito internacional se deu com a emergência das preocupações ambientais vividas nos anos 60, fenômeno melhor experimentado pelas sociedades europeia e norte-americana, uma vez que no Brasil e em seus vizinhos sul-americanos a incipiente mobilização social buscava a defesa de outros direitos fundamentais, então mais carentes de exercício naquele momento de exceção.⁷¹

Alguns fatores figuraram como catalisadores da emergência do ambientalismo. O primeiro deles correspondeu à divulgação, a partir da década de 1960, de diversos estudos e alertas de cientistas sobre os possíveis impactos da deterioração do meio ambiente causada pelo homem⁷². Neles, focou-se principalmente na questão da escassez de recursos e na necessidade de repensar os padrões de produção e consumo humano⁷³.

⁷⁰KISS, Alexandre Charles; SHELTON, Dinah. **International environmental law**. 3. ed. New York: Transnational, 2004, p. 150: “*Concepts about nature changed fundamentally near the end of the 1960s. Under growing pressure from international public opinion, governments began to demonstrate concern over the general state of the environment and introduced legislation to combat pollution of inland waters, ocean, and air, and to safeguard certain cities or areas. Simultaneously, they established special administrative organs, ministries or environmental agencies, to preserve more effectively the quality of life of their citizens. Developments in international environmental law paralleled this evolution within states.*

⁷¹REI, Fernando. Op. cit., p. 5-6.

⁷²CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 127.

⁷³QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 25-27.

Tais estudos, conjugados com a publicação de várias obras a seguir comentadas, causaram grande impacto na opinião pública e foram amplamente divulgadas pela imprensa. Alguns desses livros, inclusive, traziam a noção de *no growth* (crescimento zero), sendo mais radicais do que os que defendiam apenas uma reestruturação dos modelos de produção atuais e uma conscientização maior por parte da população em relação ao consumo.

As principais obras foram *Silent Spring* (1962), de Rachel Carson, *This Endangered Planet* (1971), de Richard Falk, *The Tragedy of Commons* (1968) e *Exploring New Ethics for Survival* (1972), ambos de Garrett Hardin. Talvez as que mais repercutiram internacionalmente tenham sido *Silent Spring*⁷⁴ e *Limits to Growth*, esta última publicada sob os auspícios do Clube de Roma⁷⁵, e que merece destaque.

O Clube de Roma, ou Clube do Juízo Final, consistiu em um grupo formado por empresários, pesquisadores e economistas para discutir temas relativos à problemática envolvendo meio ambiente e economia. Como resultado, foi elaborado o *Limits to Growth*⁷⁶, também conhecido como Relatório Meadows, que consistiu em um relatório polêmico e pessimista que alarmou a humanidade ao tratar do colapso do sistema por exaustão de recursos não renováveis caso se prolongasse o modelo de desenvolvimento então vigente, trazendo um cenário de diversas incertezas quanto ao futuro⁷⁷.

Esse cenário catastrófico – e quase apocalíptico, ousamos dizer – foi largamente evidenciado pelo relatório em numerosas passagens. Reproduziremos aqui as mais relevantes em nosso julgamento.

Prima facie, encontra-se citação de U Thant, terceiro Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas, acerca das medidas que se fazem necessárias para uma melhor ordem mundial:

Não desejo parecer excessivamente dramático mas, pelas informações de que disponho como Secretário-Geral, só posso concluir que os membros das Nações Unidas dispõem talvez de dez anos para controlar suas velhas

⁷⁴Nesta obra, Rachel Carson, bióloga marinha do Departamento de Pesca e Vida Selvagem dos Estados Unidos, tratou das relações entre os sistemas ecológicos, abordando principalmente os impactos do DDT sobre tais sistemas. Em decorrência dos estudos apresentados nesta obra, em 1972 o governo norte-americano proibiu o uso doméstico do DDT e de outros inseticidas químicos. O livro, assim, contribuiu para o surgimento de movimentos ambientalistas nos Estados Unidos, representando, sem dúvida, uma das mais importantes publicações acerca da preservação do meio ambiente.

⁷⁵LAGO, André Aranha Corrêa do. **Estocolmo, Rio, Joanesburgo**: O Brasil e as três conferências ambientais das Nações Unidas. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2007, p. 28.

⁷⁶MEADOWS, Dennis L.; MEADOWS, Donella H.; RANDERS, Jorgen; Behrens III, William W. **Limites do crescimento**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1978.

⁷⁷QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 26.

querelas e organizar uma associação mundial para sustar a corrida armamentista, melhorar o ambiente humano, controlar a explosão demográfica e dar às tentativas de desenvolvimento o impulso necessário. Se tal associação mundial não for formada dentro dos próximos dez anos, então será grande o meu temor de que os problemas que mencionei já tenham assumido proporções a tal ponto estarrecedoras que estarão além da nossa capacidade de controle.⁷⁸

Simetricamente, ao final do estudo, é possível se deparar com três importantes conclusões:

1. Se as atuais tendências de crescimento da população mundial – industrialização, poluição, produção de alimentos e diminuição de recursos naturais – continuarem imutáveis, os limites de crescimento neste planeta serão alcançados algum dia dentro dos próximos cem anos. O resultado mais provável será um declínio súbito e incontrolável, tanto da população quanto da capacidade industrial. 2. É possível modificar estas tendências de crescimento e formar uma condição de estabilidade ecológica e econômica que se possa manter até um futuro remoto. O estado de equilíbrio global poderá ser planejado de tal modo que as necessidades materiais básicas de cada pessoa na terra sejam satisfeitas, e que cada pessoa tenha igual oportunidade de realizar seu potencial humano individual. 3. Se a população do mundo decidir empenhar-se em obter esse segundo resultado, em vez de lutar pelo primeiro, quanto mais cedo ela começar a trabalhar para alcançá-lo, maiores serão suas possibilidades de êxito.⁷⁹

E, sobre a poluição causada pelo homem, algumas considerações relevantes sobre o desconhecimento dos limites toleráveis pela natureza e, portanto, a necessidade de medidas de combate:

1. Os poucos tipos de poluição que foram realmente medidos durante um certo tempo, parecem estar crescendo exponencialmente. 2. Quase não temos conhecimento a respeito dos limites máximos dessas curvas de crescimento de poluição. 3. A presença de atrasos naturais nos processos ecológicos aumenta a probabilidade de se subestimarem as medidas de controle necessárias e, por conseguinte, de atingir, inadvertidamente, esses limites máximos. 4. Muitos poluentes se espalham por todo o globo; seus efeitos nocivos aparecem longe dos pontos em que são gerados. [...] A ignorância sobre os limites da capacidade do globo para absorver poluentes deveria ser razão suficiente de cautela na libertação de substâncias contaminantes. O perigo de se atingirem esses limites é especialmente grande porque há, tipicamente, uma longa demora entre a liberação de um poluente no meio ambiente e o aparecimento de seus efeitos negativos no sistema ecológico. [...] Sempre que houver uma longa demora a partir do tempo em que for espalhado um poluente, até o momento de seu aparecimento em forma nociva, sabemos que haverá uma demora igualmente longa desde o tempo de controle daquele poluente até o tempo em que, finalmente, seu efeito nocivo decresce.⁸⁰

De acordo com o referido acima, a noção proposta do *no growth* neste relatório claramente não foi bem aceita pelos países em desenvolvimento, uma vez que apenas

⁷⁸MEADOWS, Dennis L.; MEADOWS, Donella H.; RANDERS, Jorgen; Behrens III, William W. Op. cit., p. 13-14.

⁷⁹Ibid., p. 20.

⁸⁰Ibid., p. 67, 77, 79.

recentemente é que estes começaram a se desenvolver com maior vigor, de modo que a aplicação da teoria do crescimento zero às suas economias e indústrias significaria dizer que não poderiam crescer e, assim, conservariam seu *status quo* de países em desenvolvimento. Houve, então, a criação de um novo conceito, qual seja, o do eco-desenvolvimento, que foi o fundamento do futuro conceito de desenvolvimento sustentável⁸¹, conforme veremos mais adiante em maiores detalhes.

O segundo fator responsável por esta preocupação com o meio ambiente em escala global foi a ocorrência de diversas catástrofes e acidentes ambientais, alguns deles detalhados oportunamente. Apenas para ilustrar, os episódios dos superpetroleiros *Amoco Cadiz*, que se partiu ao meio em 1978, e do *Torrey Canyon*, que naufragou em 1967, a crescente poluição transfronteiriça e o aumento significativo no número de outras tragédias ambientais a partir da década de 1960, permitiram a conscientização da existência de uma crise ambiental efetiva, oriunda de um modelo comercial e industrial prejudicial ao meio ambiente, cujos danos se mostravam ilimitados e incertos, abrindo-se espaço para questionamentos não apenas sobre a incerteza dos recursos tecnológicos mas também sobre a efetividade dos modelos de resolução de controvérsias internacionais ambientais⁸².

Como terceiro fator, podemos considerar a percepção pela sociedade internacional de que a crise ambiental se alastrou globalmente e que o meio ambiente deve ser tratado de forma ampla e não desvinculada de questões sociais e econômicas⁸³. Viu-se, então, que o meio ambiente e suas respectivas ameaças, como a poluição, desconhecem fronteiras jurídicas ou políticas, atingindo indistintamente os países e rompendo com o conceito clássico de soberania Estatal com fronteiras extremamente bem delineadas e impenetráveis⁸⁴.

⁸¹LUSTOSA, Maria Cecília Junqueira. Inovação e tecnologia para uma economia verde. In: VELLOSO, João Paulo dos Reis; ALBUQUERQUE, Roberto Cavalcanti de (coord.). **A questão ambiental e a Rio+20**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012, p. 128.

⁸²ROSA, Vanessa de Castro. Op. cit., p. 40-41.

⁸³ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 685.

⁸⁴Neste sentido, ver Salem Hikmat Nasser (NASSER, Salem Hikmat. Direito internacional do meio ambiente, direito transformado, *jus cogens* e *soft law*. p. 20, 24. In: NASSER, Salem Hikmat; REI, Fernando (org.). **Direito ambiental internacional**. São Paulo: Editora Atlas, 2006), para quem "A penetração no direito internacional das questões relativas ao meio ambiente se explica, é claro, por esse alcance global que têm alguns fenômenos ou problemas, bem como por seu caráter essencial, mas se deve, de modo mais geral, a uma constatação mais corriqueira: os problemas ambientais, ainda que não tenham escala global, não conhecem fronteiras nem se restringem necessariamente ao território de um único Estado; em outras palavras, eles são, ao menos potencialmente, internacionais ou, melhor dizendo, transfronteiriços [...] o meio ambiente não conhece fronteiras políticas. O direito que pretende regular as questões ambientais, ainda que continue a ser produzido por Estados ciosos de sua independência e de seus limites territoriais, deve naturalmente incorporar o fato de seu

É da essência deste elemento ser transfronteiriço, como bem versaram diversos doutrinadores, como Guido Fernando Silva Soares e Sidney Guerra. Para Guido Fernando Silva Soares:

Contudo, os rios transfronteiriços não mudam as cores de suas águas quando atravessam fronteiras, nem as aves, os peixes e as correntes marítimas necessitam de passaportes e vistos de entrada para percorrer seu caminho natural de passar livremente do território de um Estado, e, da mesma forma, os ventos, que transportam poluição de um país para outro, não se submetem a nenhuma lei ou regulamento sobre transporte internacional de resíduos tóxicos. Por outro lado, existem tipos de biomas, de grande extensão física, que se encontram artificialmente desmembrados por entre vários Estado [...]. Enfim, há fenômenos em que a noção de fronteira é propositadamente considerada inexistente, como nos casos do clima mundial, do patrimônio natural e cultural da humanidade, e, particularmente, nos denominados espaços globais (conhecidos como os *global commons*): o alto-mar, o solo e o subsolo dos fundos marítimos e oceânicos, e o espaço sideral.⁸⁵

Com igual propriedade discorre Sidney Guerra:

Na verdade, em sua caracterização moderna, o meio ambiente é um fenômeno que desconhece fronteiras, pois os ecossistemas ou os elementos protegidos situam-se em espaços locais, portanto dentro de um país (por exemplo: as espécies animais e vegetais em perigo de extinção, que vivem em determinado país, ou os recursos da biodiversidade, cuja preservação é do interesse de toda a humanidade), em espaços sub-regionais (por exemplo: os rios transfronteiriços e lagos internacionais, cuja preservação não pode ser deixada aos cuidados de um único país), em espaços regionais (como os mares que banham vários países e nos quais se realiza a pesca internacional, que não se encontra restrita só aos países ribeirinhos) e, enfim, mesmo no espaço global de toda a Terra (como a preservação da camada de ozônio ou a regulamentação das mudanças do clima da Terra, causadas por fatores humanos, mediante a emissão dos gases de efeito estufa).⁸⁶

Temos, portanto, que o meio ambiente é uno e impossível de ser dividido fisicamente entre as diversas jurisdições existentes⁸⁷. Como leciona José Cretella Neto, “a compreensão atual é a de que os elementos do meio ambiente não podem ser estudados isoladamente, já que o ar, a água doce, os oceanos e as diferentes formas de vida estão interligados”⁸⁸.

objeto não pode ser assim circunscrito e suas normas devem terminar por flexibilizar em alguma medida os rigores da soberania territorial.”

⁸⁵SOARES, Guido Fernando Silva. Op. cit., p. 14-15.

⁸⁶GUERRA, Sidney. Op. cit., p. 612.

⁸⁷Neste sentido, ver Márcia Brandão Carneiro Leão (LEÃO, Márcia Brandão Carneiro. Sociedade civil e meio ambiente internacional: o papel das ONGs no desenvolvimento do DIMA – Direito Internacional do Meio Ambiente. p. 70. In: NASSER, Salem Hikmat; REI, Fernando (org.). *Direito ambiental internacional*. São Paulo: Editora Atlas, 2006), para quem “A consciência de que o meio ambiente é uno – não respeita fronteiras em seu processo de degradação ou regeneração – e, posteriormente, de que seu equilíbrio depende da cooperação de todos os países e, em cada um deles, da contribuição de cada grupo humano, traz à tona a discussão sobre a conservação e manutenção dos sistemas que possibilitam, ao ser humano, as condições essenciais à sua sobrevivência na face da Terra.”

⁸⁸CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 55.

A respeito dessa unicidade característica do meio ambiente, cumpre destacar os entendimentos de Guido Fernando Silva Soares⁸⁹, com os quais concordamos integralmente, no sentido de que dividir uma unidade ambiental, repartindo seus pedaços entre vários Estados soberanos, desfigura a realidade e faz com que cada um dos pedaços possa vir a ter um tratamento diferenciado e, muitas vezes, até mesmo conflitante entre os vários Estados.

Destarte, em sendo transfronteiriços, os problemas ambientais somente podem ser solucionados satisfatoriamente se visados pelo conjunto dos Estados, por meio da cooperação internacional⁹⁰, já que nenhum país sozinho seria capaz de solucionar isoladamente problemas como a diminuição da camada de ozônio, aquecimento global ou empobrecimento dos recursos genéticos⁹¹.

Estes três fatores combinados fizeram surgir uma verdadeira “onda verde” que se espalhou pelos cinco continentes com uma força nunca antes imaginada, impulsionada pelo apoio da sociedade civil e diversas ONGs, mobilizando a comunidade, divulgando fatos, promovendo campanhas e exercendo pressão sobre os políticos para que leis nacionais de proteção ambiental passassem a ser votadas⁹².

De forma a preservar a exatidão e completude das palavras de José Cretella Neto, transcrevemos abaixo alguns trechos de sua exposição a respeito do aparecimento e força do fenômeno ecológico na década de 1970:

Várias décadas decorridas depois do fenômeno da tomada de consciência das ameaças ao meio ambiente, não se pode deixar de ficar surpreso com a forma como eclodiu o movimento ecologista, a rapidez com que as ideias ambientais se espalharam pelo globo, bem como sua súbita inclusão na agenda internacional. [...] A potência do movimento de opinião que reclamava a conservação do meio ambiente impressionou a todos, pois não se tratava meramente de uma moda lançada por desajustados sociais em países avançados, mas de exigências de uma classe média bem informada, que se chocavam contra poderosos interesses econômicos. Os governos entenderam a mensagem e passaram a adotar medidas legislativas e executivas para atender a esses reclamos por uma melhor qualidade de vida. [...] Se uma inegável espontaneidade foi traço característico dessa tomada de consciência que se traduziu em poderoso movimento social, não menos característico foi o fato de que, pela primeira vez, um movimento de ideias tão poderosas tenha ganho os corações e as mentes das pessoas com tamanha rapidez. Organizações da sociedade civil também foram rapidamente criadas, e os atuantes ecologistas ganharam o proscênio. [...] O

⁸⁹SOARES, Guido Fernando Silva. Op. cit., p. 13.

⁹⁰SHAW, Malcolm N. **Direito Internacional**. São Paulo: Martins Fontes, 2010, p. 637.

⁹¹TÔRRES, Rossana Kelly Araújo. A Corte Internacional de Justiça e o meio ambiente: uma análise do caso Gabčíkovo- Nagymaros. In: VILELA, Gracielle Carrijo; RIEVERS, Marina (org.). **Direito e meio ambiente**: reflexões atuais. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2009, p. 136.

⁹²GONÇALVES, Alcindo; COSTA, José Augusto Fontoura. Governança ambiental global: possibilidades e limites. In: GRANZIERA, Maria Luiza Machado; REI, Fernando (coord). **Direito Ambiental Internacional**: avanços e retrocessos. São Paulo: Editora Atlas, 2015, p. 99.

meio ambiente deixava de ser um conceito e passava a ser objeto de preocupação da Humanidade; e o Direito Internacional do Meio Ambiente começou a destacar-se no cenário jurídico como disciplina avançada e imprescindível.⁹³

Todo esse ativismo culminou, portanto, na aprovação de diversos instrumentos internacionais de preservação do meio ambiente⁹⁴ e na realização da Conferência de Estocolmo, a primeira das Conferências Internacionais sobre Meio Ambiente, conforme estudaremos a seguir.

1.2.3 Conferências internacionais sobre meio ambiente e o cenário pós década de 1970

1.2.3.1 Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente Humano

Como explanado acima, a mobilização internacional ocorrida no final da década de 1960 e no começo da década de 1970, correspondente à então chamada “onda verde”, culminou na realização da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano⁹⁵, também denominada de Conferência de Estocolmo, em Estocolmo, no ano de 1972, convocada pela ONU por meio da Resolução nº 2.398 (XXIII) da Assembleia Geral, de 03.12.1968.

Seu objetivo primordial era promover a institucionalização da questão ambiental no globo, num cenário de incertezas em relação ao futuro da humanidade oriundas dos frequentes alarmes da comunidade científica sobre o esgotamento dos recursos

⁹³CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 54, 56. E complementa o autor: “Aliás, nesse sentido estatuiu a Corte Internacional de Justiça, em parecer consultivo proferido em 08.07.1996, no caso Lictude da Ameaça ou Uso de Armas Nucleares, reconhecendo, pela primeira vez, que “o meio ambiente não é uma abstração, mas representa o espaço de vida, a qualidade da vida e a própria saúde dos seres humanos, incluindo gerações não nascidas. A existência da obrigação geral dos Estados de assegurar que as atividades em sua jurisdição e controle respeitem o meio ambiente de outros Estados ou de áreas além do controle nacional faz parte, agora, do corpus do Direito Internacional relativo ao ambiente”.”

⁹⁴Os principais tratados internacionais multilaterais aprovados neste interregno foram: Convenção Internacional sobre a Luta contra a Poluição das Águas do Mar do Norte por Hidrocarbonetos (Bonn, 09.06.1969), Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Danos Devidos à Poluição por Óleo (Bruxelas, 29.11.1969), Convenção Internacional Relativa à Intervenção em Alto-Mar em Navios de Bandeira estrangeira em Caso de Acidente Implicando ou Podendo Implicar em Poluição por Óleo (Bruxelas, 29.11.1969), Convenção Internacional sobre a Conservação das Zonas úmidas de Importância Internacional (Ramsar, 02.02.1971), Acordo Internacional Relativo à Cooperação entre os Estados Escandinavos para Lutar contra a Poluição do Mar por Hidrocarbonetos (Copenhaguen, 16.09.1971), Convenção Internacional para a Criação de um Fundo de Indenização para os danos Causados pela Poluição por Hidrocarbonetos (Bruxelas, 18.12.1971) e Convenção Internacional para a Proteção das Focas da Antártica (Londres, 01.06.1972).

⁹⁵UNITED NATIONS GERERAL ASSEMBLY. United Nations Conference on the Human Environment. Op. cit.

naturais. O contexto da Conferência também foi marcado por incertezas de natureza política, uma vez que se vivia o auge da Guerra Fria, contribuindo todos estes fatores para uma conjuntura instável e complexa para a realização de um evento da magnitude da Conferência de Estocolmo.

Apesar disso, compareceram à Conferência delegações de 113 Estados, representantes de praticamente todas as organizações intergovernamentais, 700 observadores (enviados por quase 400 ONGs), inúmeras personalidades e aproximadamente 1.500 jornalistas acreditados para cobrir o evento, gerando expressiva repercussão na mídia⁹⁶.

No que diz respeito às presenças, certos países socialistas - Albânia, Bulgária, Cuba, Hungria, Polônia, Checoslováquia e União Soviética - se recusaram a participar do evento em protesto pela decisão da Assembleia Geral das Nações Unidas de limitar a participação na Conferência aos países membros da ONU ou de pelo menos uma de suas Agências Especializadas⁹⁷. Por outro lado, a sociedade internacional observou-se a estreia da República Popular da China como membro das Nações Unidas, que participou inclusive da abertura da Conferência.

A principal característica que marcou a Conferência de Estocolmo foi a nítida divergência de posicionamentos acerca das questões ambientais e dos interesses econômicos entre os países desenvolvidos e os países em desenvolvimento, a chamada oposição Norte x Sul, que podia ser observada desde as reuniões preparatórias para a Conferência.

Separados por níveis completamente díspares de desenvolvimento, os países do Norte, responsáveis pela maior parte da poluição global, defendiam a noção (inaceitável, digamos) do *no growth*, já referido no item anterior, enquanto que os países do Sul desejavam se desenvolver a qualquer custo e viam com grande preocupação o movimento a favor do meio ambiente, cujas repercussões para suas economias ainda eram desconhecidas e poderiam dificultar, ou até mesmo impedir, o seu direito de desenvolvimento econômico, tardio em relação aos países já desenvolvidos⁹⁸.

Outra noção que emergiu neste contexto foi a do ecodesenvolvimento, antecessor do conceito de desenvolvimento sustentável, lançada por Maurice Strong,

⁹⁶CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 131.

⁹⁷LAGO, André Aranha Corrêa do. Op. cit, p. 43.

⁹⁸Ibid., p. 45.

Secretário-Geral da Conferência. Para ele, existem seis caminhos que levam ao desenvolvimento ecológico, quais sejam: (i) satisfação das necessidades básicas da população, (ii) solidariedade com as futuras gerações, (iii) participação da população, (iv) preservação dos recursos naturais e do meio ambiente, (v) elaboração de sistema social capaz de garantir emprego, segurança social e respeito às outras culturas, e (vi) implementação de programas educacionais⁹⁹.

Os resultados da Conferência foram vários, consubstanciados em documentos ou simplesmente propagados pelos continentes. Documentalmente, foram produzidos e aprovados (i) a Declaração de Princípios de Estocolmo¹⁰⁰, contendo 26 princípios de cunho político que tratam da necessidade de preservar a fauna e a flora, reduzir os resíduos tóxicos e o volume de lixo, combater a poluição e proteger o meio ambiente marinho, (ii) o Plano de Ação para o Meio Ambiente¹⁰¹, com 109 recomendações para o desenvolvimento de políticas, e (iii) a resolução que instituiu o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente – PNUMA¹⁰², para contribuir com pesquisas, formulação e recomendação de políticas públicas, coordenação de redes de convênios e fornecimento de dados científicos referentes ao meio ambiente.

Acerca da Declaração de Estocolmo¹⁰³, considerada por muitos como um marco inaugural para o Direito Internacional do Meio Ambiente, vale apontar que, apesar de não ser um documento juridicamente vinculante, conduziu a importantes alterações políticas decorrentes de sua força moral. A esse respeito, José Augusto Fontoura Costa asseverou a relevância das declarações no direito internacional:

As declarações são, no Direito Internacional, acordos destinados à criação de princípios jurídicos e, portanto, com pretensão de validade universal. Ao contrário da maior parte dos acordos internacionais, as declarações alcançam até mesmo terceiros. A própria utilização do termo declaração se reporta à crença jusnaturalista de que existem normas anteriores e superiores ao

⁹⁹QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 28.

¹⁰⁰CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE HUMANO. **Declaração de Estocolmo sobre Meio Ambiente Humano**. 1972. Disponível em: https://apambiente.pt/_zdata/Politicais/DesenvolvimentoSustentavel/1972_Declaracao_Estocolmo.pdf. Acesso em: 3 out. 2019.

¹⁰¹UNITED NATIONS. **Report of the United Nations Conference on the Human Environment**. 1972. Disponível em: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofMARPOL/Documents/A%20CONF.48%2014%20Rev.1.pdf>. Acesso em: 7 out. 2019.

¹⁰²ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Resolução nº 2.997 (XXVII)**, de 15 dezembro de 1972. Disponível em: [https://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=a/res/2997\(XXVII\)](https://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=a/res/2997(XXVII)). Acesso em: 7 out. 2019.

¹⁰³CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE HUMANO. **Declaração de Estocolmo sobre Meio Ambiente Humano**. Op. cit.

Direito positivo e que, portanto, não necessitam ser postas, mas apenas declaradas. Daí, portanto, sua validade universal.¹⁰⁴

Para Geraldo Eulálio Nascimento e Silva¹⁰⁵, a principal virtude da Declaração foi o fato de ter reconhecido que os problemas ambientais dos países em desenvolvimento são distintos dos problemas dos países desenvolvidos. Desta maneira, para que todos os países, independentemente de seu grau de industrialização, possam cumprir a Declaração de Estocolmo¹⁰⁶ acertou em adotar normas suficientemente amplas.

Além da Declaração¹⁰⁷ e dos instrumentos mencionados nos parágrafos acima, a Conferência de Estocolmo teve vários desdobramentos positivos ao redor do mundo, razão pela qual muitos afirmam que ela selou a maturidade do Direito Internacional do Meio Ambiente¹⁰⁸ e representou, no plano jurídico, o início da compreensão mundial acerca do meio ambiente¹⁰⁹, introduzindo definitivamente a temática na agenda internacional e inaugurando a governança global ambiental como conhecemos hoje¹¹⁰.

São quatro os principais efeitos sentidos nos anos seguintes à Conferência aos quais faremos alusão. O primeiro deles corresponde à criação, em diversos Estados, de órgãos nacionais dedicados exclusivamente ao meio ambiente e à sua proteção. Inclusive, alguns partidos dedicados à questão ambiental surgiram neste contexto, como por exemplo o *Values Party*, na Nova Zelândia, sendo o primeiro partido verde do mundo a ser criado.

O segundo efeito a ser apontado, infinitamente mais expressivo, foi o surgimento de inúmeros instrumentos internacionais referentes à preservação do meio ambiente, principalmente tratando do meio marinho, como a fundamental Convenção

¹⁰⁴COSTA, José Augusto Fontoura. Aspectos fundantes da Conferência de Estocolmo de 1972. In: DERANI, Cristiane; COSTA, José Augusto Fontoura (org.). **Direito Ambiental Internacional**. Santos, SP: Leopoldianum, 2001, p. 16.

¹⁰⁵SILVA, Geraldo Eulálio Nascimento e. Op. cit., p. 32.

¹⁰⁶CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE HUMANO. **Declaração de Estocolmo sobre Meio Ambiente Humano**. Op. cit.

¹⁰⁷Ibid.

¹⁰⁸SOARES, Guido Fernando Silva. Op. cit., p. 44.

¹⁰⁹CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 130.

¹¹⁰BERCHIN, Issa Ibrahim; CARVALHO, Andréia de Simas Cunha. **O papel das conferências internacionais sobre o meio ambiente para o desenvolvimento dos regimes internacionais ambientais**: de Estocolmo à Rio+20. Disponível em: http://www.unisul.br/wps/wcm/connect/7c137789-3183-40e6-ac62-1dcca60f5b48/artigo_gt-ca_issa-andreia_vii-spi.pdf?mod=ajperes. p. 6. Acesso em: 17 fev. 2019.

das Nações Unidas sobre o Direito do Mar¹¹¹, permitindo o desenvolvimento do arcabouço legislativo ambiental em todo o globo. Em uma década do término da Conferência, já existiam aproximadamente 250 tratados multilaterais e 1.000 tratados bilaterais ambientais, dos quais cerca de um terço foi aprovado após a Conferência de Estocolmo¹¹². Guido Fernando Silva Soares se pronunciou neste sentido:

As consequências diretas e os frutos da realização da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, em 1972, foram incalculáveis, tanto do ponto de vista das relações internacionais, quanto de seu reflexo direto nos ordenamentos internos dos Estados. O número de tratados e convenções multilaterais adotados a partir de 1972 cresceu numa velocidade até então inexistente na história da humanidade, sendo que os mesmos passaram a versar sobre temas cada vez mais técnicos, e agora negociados sob a égide de um órgão altamente especializado da ONU, o PNUMA.¹¹³

O terceiro efeito da Conferência de Estocolmo foi o fortalecimento da ONU enquanto organismo internacional em função não apenas do sucesso do modelo da Conferência, mas porque ela deu o exemplo e o espaço para que diversas outras importantes conferências se realizassem nos anos seguintes, como (i) a Conferência de População, em Bucareste (1974), (ii) a Conferência de Mulheres, no México (1975), e (iii) a Conferência de Habitat, em Vancouver (1976)¹¹⁴.

O quarto e último grande efeito desta Conferência, talvez não exclusivamente no âmbito do direito ambiental internacional - mas do comércio internacional, igualmente objeto de estudo desta dissertação -, foi a maior associação entre os temas “comércio” e “meio ambiente” no sistema multilateral de comércio, uma vez que o secretariado do GATT foi convocado para contribuir na preparação da Conferência de Estocolmo, o que naturalmente fez com que estas diferentes pautas começassem a ser aproximar¹¹⁵.

¹¹¹ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** Op. cit.

¹¹²CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 148.

¹¹³SOARES, Guido Fernando Silva. Op. cit., p. 46-47.

¹¹⁴LAGO, André Aranha Corrêa do. Op. cit., p. 48.

¹¹⁵PATRIOTA, Erika Almeida Watanabe. **Bens Ambientais, OMC e Brasil.** Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2013, p. 19.

1.2.3.2 Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento

Frutífera foi a Conferência de Estocolmo, com as recomendações adotadas em sua Declaração¹¹⁶ e as medidas preconizadas pelo seu Plano de Ação¹¹⁷, principalmente no plano institucional, com a criação do PNUMA. Entretanto, apesar de todo esse progresso, faltavam ainda respostas mais concretas e duradouras para os problemas ambientais existentes. Surgiram rapidamente, também, novas questões que mereciam ser apreciadas¹¹⁸.

Aliada à eclosão de novos temas a elas relacionados, nas duas décadas seguintes à realização da Conferência de Estocolmo, a questão ambiental alcançou proporções vultuosas, tornando-se suficientemente importante na agenda internacional¹¹⁹, devido em grande parte à maior percepção de que os sistemas naturais são sensíveis e possuem limites na sua capacidade de absorção dos efeitos da produção, comércio e do consumo em níveis tão elevados¹²⁰.

Neste interregno, em decorrência da maior conscientização abordada no parágrafo acima e da ocorrência de catástrofes ambientais sem precedentes, a sociedade internacional observou, como referido no item anterior, um aumento significativo no número de tratados internacionais objetivando a proteção do meio ambiente, alguns deles de considerável importância¹²¹.

Foi neste cenário que a Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, também conhecida por Comissão Brundtland, presidida pela então primeira-ministra da Noruega - Gro Harlem Brundtland -, foi criada em 1983, sob os auspícios da ONU, para propor a elaboração de políticas ambientais estratégicas de longo prazo que fossem capazes de garantir um modelo de desenvolvimento que fosse sustentável, ou seja, envolvendo a proteção do meio ambiente e o desenvolvimento econômico¹²².

A Comissão Brundtland ficou, assim, encarregada de elaborar um Relatório acerca destas propostas a serem emitidas, coletando dados, avaliando e sugerindo

¹¹⁶CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE HUMANO. **Declaração de Estocolmo sobre Meio Ambiente Humano**. Op. cit.

¹¹⁷UNITED NATIONS. **Report of the United Nations Conference on the Human Environment**. Op. cit.

¹¹⁸CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 153.

¹¹⁹BERCHIN, Issa Ibrahim; CARVALHO, Andréia de Simas Cunha. Op. cit., p. 8.

¹²⁰QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 32.

¹²¹ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 687.

¹²²QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 32.

novas formas de cooperação internacional, aumentando o nível de compreensão e de participação de indivíduos, ONGs, governos e organizações intergovernamentais¹²³.

Este Relatório, que ficou conhecido como Relatório Brundtland, oficialmente denominado *Our Common Future*¹²⁴, foi publicado em 1988 e examinou nos seus 12 capítulos, diversas questões fundamentais, tais como “perspectivas de população, do meio ambiente e do desenvolvimento sustentável; energia; indústria; segurança alimentar; agricultura e florestas; aglomerações humanas; mecanismos de apoio à tomada de decisões; e cooperação internacional”¹²⁵, identificando as relações entre meio ambiente, desenvolvimento e segurança.

Em relação aos mares, o relatório menciona que seu gerenciamento “evoca cooperação internacional tendo em vista o fenômeno da interligação dos sistemas ecológicos e econômicos dos oceanos, quer sob jurisdição ou não do Estado costeiro”¹²⁶, enfatizando que os efeitos do crescimento urbano, comercial, industrial e agrícola não se restringem às fronteiras jurídicas da Zona Econômica Exclusiva do estado ribeirinho.

A maior herança do Relatório Brundtland¹²⁷ foi a apresentação do conceito de “desenvolvimento sustentável”, definido como aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem as suas necessidades, dando início, portanto, à aproximação entre os campos do comércio e do meio ambiente¹²⁸.

Ocorre que parte da doutrina entende que tal conceito não foi criado ineditamente na Comissão Brundtland. Este posicionamento é sustentado por Marie-Claire Cordonier Segger, para quem “o termo desenvolvimento sustentável foi documentado pela primeira vez nas legislações que tratavam sobre as práticas industriais de manejo florestal (*Fortordnungen*) na Europa por volta do fim do século

¹²³CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 155.

¹²⁴ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future.** 1987. Disponível em: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>. Acesso em: 3 out. 2019.

¹²⁵CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 155.

¹²⁶ROLIM, Maria Helena Fonseca de Souza. **A tutela jurídica dos recursos vivos do mar na Zona Econômica Exclusiva.** São Paulo: Editora Max Limonad, 1998, p. 85.

¹²⁷ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future.** Op. cit.

¹²⁸PATRIOTA, Erika Almeida Watanabe. Op. cit., p. 29.

18"¹²⁹, e Henrique Lago da Silveira, que, apesar de entender que a origem deste conceito não possa ser datada de maneira precisa, sustenta que:

Todavia, para fins didáticos, e adotando um critério eminentemente temporal, inicia-se este estudo a partir do entendimento daquele que viu as origens do desenvolvimento sustentável já na antiguidade, a partir da prática de povos que, à época, habitavam os diversos continentes.

[...]

A prática das civilizações antigas, ao mesmo tempo em que visava ao crescimento da economia e à expansão de seus impérios, preocupava-se significativamente com a manutenção das bases naturais que eram o sustentáculo do modelo produtivo e da expansão pretendida, via de consequência.¹³⁰ (grifos nossos)

Por meio deste novo (ou talvez não tão novo assim) conceito, construído sobre os pilares do desenvolvimento econômico, desenvolvimento social e proteção ambiental, ficou evidenciado ao mundo que o objetivo máximo a ser buscado era o de compatibilizar o progresso da humanidade com a preservação dos recursos naturais existentes, garantindo que as gerações futuras possuíssem um patrimônio natural¹³¹.

Maria Paula Dallari Bucci detalha esses objetivos de harmonização entre as ideias de progresso econômico e defesa do meio ambiente citando o Relatório *Our Common Future*:

Em seu sentido mais amplo, a estratégia do desenvolvimento sustentável visa a promover a harmonia entre os seres humanos e entre a humanidade e a natureza. No contexto específico das crises do desenvolvimento e do meio ambiente surgidas nos anos 80 – que as atuais instituições políticas e econômicas nacionais e internacionais ainda não conseguiram e talvez não consigam superar – a busca do desenvolvimento sustentável requer: um sistema político que assegure a efetiva participação dos cidadãos no processo decisório; um sistema econômico capaz de gerar excedentes e *know how* técnico em bases confiáveis e constantes; um sistema social que possa resolver as tensões causadas por um desenvolvimento não equilibrado; um sistema de produção que respeite a obrigação de preservar a base ecológica do desenvolvimento; um sistema tecnológico que busque constantemente novas soluções; um sistema internacional que estimule padrões sustentáveis de comércio e financiamento; um sistema administrativo flexível e capaz de autocorrigir-se.¹³² (grifos nossos)

¹²⁹SEGGER, Marie-Claire Cordonier. Sustainable Development in International Law. In: BUGGE, Hans Christian; VOIGT, Christina. **Sustainable Development in International and National Law**: What did the Brundtland Report do to Legal Thinking and Legal Development, and Where can we go From Here? Gronigen: Europa Law Publishing, 2008.

¹³⁰SILVEIRA, Henrique Lago da. Op. cit., p. 8-9. Veja que estes excertos reforçam nosso argumento apresentado no item 1.2.1 acerca da capacidade dos povos mais antigos em não apenas compreender, mas saber manejar os recursos naturais disponíveis para sua sobrevivência.

¹³¹QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 32.

¹³²BUCCI, Maria Paula Dallari. A Comissão Brundtland e o conceito de desenvolvimento sustentável no processo histórico de afirmação dos direitos humanos. In: DERANI, Cristiane; COSTA, José Augusto Fontoura (org.). **Direito Ambiental Internacional**. Santos, SP: Leopoldianum, 2001, p. 61.

Sem dúvidas foi um conceito que prosperou e ganhou força com o crescente processo de globalização da temática ambiental, sendo utilizado largamente até os dias atuais. O sucesso da “sustentabilidade” é justificado não apenas pela magnitude e relevância dos princípios que abrangem, mas devido à própria dificuldade de definí-la. Assim, agradando a todos, o número de adeptos do tal “desenvolvimento sustentável” foi aumentando exponencialmente ao longo dos anos.

Não obstante a constatação de seu êxito e larga aceitação, muitas críticas recaem justamente sobre a imprecisão de sua definição, a falta de vínculo entre seus elementos constitutivos, a inerente contradição entre os objetivos do desenvolvimento e da proteção ao meio ambiente e a inoperância de seu conceito. Vislumbramos nas lições de José Cretella Neto a indicação de todas essas falhas:

Contudo, mais de um autor criticou a expressão, afirmando que padece de sérias falhas, em especial por ser geral e inespecífica, e que classificou como uma espécie de “conceito guarda-chuva”. Isso porque, embora sua formulação pretenda vincular dois conceitos – desenvolvimento e meio ambiente -, uma ligação concreta não parece suficientemente evidenciada, revelando-se insuficiente para gerar um acordo sobre as questões teóricas fundamentais relacionadas à expressão.

[...]

Esse mesmo autor destaca que as debilidades básicas do conceito residem na falta de definições adequadas e universalmente aceitas de pobreza, degradação, desenvolvimento (e seus objetivos), sustentabilidade e participação. Outro ponto ressaltado é sobre como proceder, tendo em vista a falta de conhecimentos científicos.

[...]

Outro problema apontado pela doutrina para a introdução do conceito de desenvolvimento sustentável como princípio orientador da proteção ambiental é a inerente contradição entre os objetivos do desenvolvimento e da proteção ao meio ambiente. “Desenvolvimento sustentável, como um conceito de política internacional, claramente implica alguma medida de responsabilidade internacional. Contudo, como em geral acontece quando a expressão é empregada, vem logo acompanhada de uma referência expressa sobre o necessário respeito à soberania estatal”. É o que discorre Malgosia Fitzmaurice.

[...]

Por esta razão, tem sido alegado que, por um lado, o conceito seria “inoperante”, justamente em virtude de sua evidente imprecisão, enquanto, por outro lado, “a emergência de uma definição conveniente que fosse do agrado de todos os intervenientes seria uma indicação de que a definição é inadequada, já que se trata de um conceito por demais fundamental para ser facilmente apreendido”.

[...]

Há vários problemas nessa definição, como vimos, que é tão elegante quanto pouco prática, e certamente nada precisa.¹³³ (grifos nossos)

Uma das razões da imprecisão do conceito, única crítica que corroboramos, consiste no caráter genérico de um dos seus principais elementos: as necessidades

¹³³CRETELLA NETO, José. Op. Cit., p. 89-90.

futuras das próximas gerações. Quais serão essas necessidades descritas na definição do conceito de desenvolvimento sustentável? Entendemos ser de extrema dificuldade a resposta a essa questão, uma vez que a população mundial continua crescendo - em ritmo acelerado, inclusive -, as sociedades apresentam diferentes hábitos de consumo (e, até mesmo dentro de uma mesma sociedade, estes hábitos podem ser alterados ao longo do tempo) e, por fim, não é possível sabermos quais serão as futuras tecnologias e produtos e com quais recursos minerais estes serão fabricados¹³⁴.

Ainda que imprecisa, como verificamos acima, entendemos que a expressão não poderia ser considerada como inoperante. Isso porque, caso assim fosse, este termo não teria o alcance que possui e não teria sido incorporado a tantos tratados internacionais, organizações, políticas Estatais e, principalmente, na mentalidade da sociedade do século XXI.

Discordamos também da suposta e inerente contradição entre os objetivos do desenvolvimento e da proteção ao meio ambiente. O entendimento de que os objetivos do comércio e da tutela ao meio ambiente são inconciliáveis já está superado, conforme visto na introdução à presente dissertação e conforme argumentos a serem apresentados quando do estudo do nexo causal entre comércio internacional e meio ambiente. No mais, defendemos que a junção das duas palavras nesta locução forma um conceito novo, independente dos vocábulos que o formam, que é justamente a noção de desenvolvimento observando o modelo *Triple Bottom Line* de John Elkington¹³⁵, ou seja, desenvolvimento que equilibre os pilares social, ambiental e econômico¹³⁶.

Fabiano Augusto Piazza Baracat¹³⁷ e Henrique Lago da Silveira¹³⁸ também tratam da não contradição e absolutamente possível conciliação entre esses dois temas. Para Fabiano Augusto Piazza Baracat, “ainda que possam parecer incompatíveis e contraditórias as políticas comerciais e ambientais [...] as políticas de proteção do comércio e do meio ambiente ao invés de contraditórias são, portanto,

¹³⁴Ibid., p. 91.

¹³⁵ELKINGTON, John. **The Triple Bottom Line**: does it all add up? London: edited by Adrian Henriques and Julie Richardson, 2007.

¹³⁶A doutrina mais recente trata de outros dois pilares da sustentabilidade, quais sejam, a dimensão ética e a jurídico-política (FREITAS, Juarez. **Sustentabilidade**: direito ao futuro. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2011, p. 57, 63).

¹³⁷BARACAT, Fabiano Augusto Piazza. **A OMC e o Meio Ambiente**. Campinas: Millennium Editora, 2012, p. 76.

¹³⁸SILVEIRA, Henrique Lago da. Op. cit., p. 100.

conciliáveis, complementares e interdependentes”¹³⁹. Sua justificativa reside no fato de que o desenvolvimento sustentável, além da proteção ambiental, almeja a preservação do próprio comércio, extremamente dependente de matérias-primas para a produção de mercadorias e da diversidade biológica para desenvolvimento de novas tecnologias.

Henrique Lago da Silveira¹⁴⁰ se vale do preâmbulo da Decisão sobre Comércio e Meio Ambiente para demonstrar a compatibilidade entre os assuntos e discorre que não há necessidade de haver qualquer contradição entre as políticas de manutenção de um sistema multilateral de comércio aberto e não discriminatório e as políticas de proteção do meio ambiente.

Finalmente, há também os que sustentam, baseados na ciência, que o limite do exaurimento dos recursos não renováveis do planeta já foi alcançado e que, por isso, não haverá tempo hábil para que se pratique o “desenvolvimento sustentável”¹⁴¹, sendo este um conceito natimorto.

Fato é que, independentemente da imprecisão relacionada ao conceito, suas diretrizes principiológicas são sólidas e envolvem a determinação de que o desenvolvimento a qualquer custo deve ser evitado, tendo em vista que o meio ambiente deve ser preservado. Assim sendo, caso fôssemos questionados acerca de qual definição julgamos mais acertada, optaríamos por conceituar o desenvolvimento sustentável como o desenvolvimento que concilie harmonicamente e sem radicalismos os interesses sociais, de comércio e de preservação ambiental, sem consumir recursos naturais em ritmo maior do que a natureza consiga repor, e que minimize os efeitos negativos do desenvolvimento por meio de práticas compensatórias.

Mesmo estabelecendo um conceito falto de exatidão, este Relatório constituiu o documento base para os trabalhos da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, convocada pela Assembleia Geral da Nações Unidas em 22 de dezembro de 1989, por meio da Resolução nº 44/228¹⁴². A Convenção,

¹³⁹BARACAT, Fabiano Augusto Piazza. Op. cit., p. 76.

¹⁴⁰SILVEIRA, Henrique Lago da. Op. cit., p. 100.

¹⁴¹CRETELLA NETO, José. Op. Cit., p. 91.

¹⁴²UNITED NATIONS GERERAL ASSEMBLY. United Nations Conference on Environment and Development. **Resolução 44/228**, de 22 de dezembro de 1989. Disponível em: <https://www.un.org/documents/ga/res/44/ares44-228.htm>. Acesso em: 24 abr. 2018.

também conhecida por Conferência do Rio, Rio/92, Eco-92, Cúpula do Rio ou Cúpula da Terra, foi realizada de 03 a 14 de junho de 1992, na cidade do Rio de Janeiro.

O encontro foi palco do maior encontro de governantes até então e teve a participação de 178 Estados, sendo que 114 foram representados por seus Chefes de Estados e/ou Governo - diferentemente da Conferência de Estocolmo, que contou com apenas dois Chefes de Estado -, mais de 10.000 jornalistas e representantes de mais de 1.000 organizações não governamentais¹⁴³.

Tais números demonstraram que a questão ambiental havia se consolidado na diplomacia internacional de tal modo que justificam o deslocamento de um número inédito de Chefes de Estado e de Governo para uma única reunião acerca desta temática¹⁴⁴.

Não somente os Chefes de Estado e de Governo compareceram em peso na Conferência, mas também inúmeras entidades ambientais participaram do evento, demonstrando um engajamento dos mais variados setores nas discussões das questões internacionais. Como bem apontou Fábio Albergaria de Queiroz¹⁴⁵, houve uma maior percepção dos cidadãos em relação à potencialidade dos danos ambientais e seus impactos na sociedade.

Outra característica fundamental desta Conferência¹⁴⁶ que merece destaque, e que representa uma sensível diferença em relação à Conferência anterior, foi a realização em um país em desenvolvimento, evidenciando que o tema não era mais considerado restrito aos países ricos, mas, sim, uma questão que demandava engajamento coletivo¹⁴⁷.

Conforme nos explica Paula Gomes Moreira, convocada num contexto de forte pressão internacional pela preservação e num cenário de repreensão aos países em desenvolvimento, “a Rio/92 tinha tudo para representar mais um capítulo do conflito entre Norte e Sul”¹⁴⁸. Contudo, não foi isto que aconteceu devido aos esforços do Brasil para assegurar o êxito do evento e ao apoio de outros atores desde a preparação da Conferência¹⁴⁹.

¹⁴³GUERRA, Sidney. Op. cit., p. 636.

¹⁴⁴LAGO, André Aranha Corrêa do. Op. cit., p. 53.

¹⁴⁵QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 35.

¹⁴⁶UNITED NATIONS GERERAL ASSEMBLY. United Nations Conference on Environment and Development. Op. cit.

¹⁴⁷LAGO, André Aranha Corrêa do. Op. cit., p. 53.

¹⁴⁸MOREIRA, Paula Gomes. Op. cit., p. 7-8.

¹⁴⁹Ibid., p. 8.

Não só a Cúpula da Terra não foi um desastre, como foi considerada “claramente a conferência intergovernamental de alto nível mais importante já realizada em nosso planeta”¹⁵⁰, sendo possível observar na própria denominação a ampliação do enfoque entre a Conferência de Estocolmo e a Conferência do Rio: enquanto aquela se denominou Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, esta foi denominada de Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento¹⁵¹.

Tratou a Rio/92, portanto, do meio ambiente e do desenvolvimento, tendo como principal objetivo atingir, por meio de negociações, a redução na concentração de gases estufa na atmosfera, limitando, assim, a interferência do homem nos sistemas climáticos¹⁵².

Numerosos foram os instrumentos que resultaram desta Conferência. De caráter não vinculante (compondo o universo das normas de *soft law*, portanto), foram assinadas a Declaração de Princípios sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento¹⁵³, seu plano de ação, a Agenda 21¹⁵⁴, e a Declaração de Princípios sobre as Florestas.

De caráter vinculante, obrigando os Estados signatários, foram assinadas duas convenções de grande importância, a Convenção-Quadro sobre Mudança do Clima, concluída em Nova Iorque, em 9.5.1992, e a Convenção sobre Diversidade Biológica, concluída no Rio de Janeiro, em 5.6.1992.

A Declaração de Princípios sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, também chamada de Declaração do Rio¹⁵⁵, é um conjunto de 27 princípios de grande valia que consagram o conceito de desenvolvimento sustentável, tratam da dignidade humana, do meio ambiente e das obrigações dos Estados em matéria de direitos ambientais dos seres humanos. Para Guido Fernando Silva Soares¹⁵⁶, trata-se de um conjunto de princípios normativos que (i) consagram a filosofia da proteção dos interesses gerações presentes e futuras, (ii) fixam os princípios básicos para uma política ambiental de abrangência universal, (iii) consagram a luta contra a pobreza, (iv)

¹⁵⁰LAGO, André Aranha Corrêa do. Op. cit., p. 65.

¹⁵¹CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 159.

¹⁵²BERCHIN, Issa Ibrahim; CARVALHO, Andréia de Simas Cunha. Op. cit., p. 8.

¹⁵³CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. **Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento.** 2014. Disponível em: <<http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/rio92.pdf>>. Acesso em: 17 fev. 2019.

¹⁵⁴BRASIL. **Agenda 21 Global.** 1992. Disponível em: <https://www.mma.gov.br/responsabilidade-socioambiental/agenda-21/agenda-21-global.html>. Acesso em: 3 out. 2019.

¹⁵⁵CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. **Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento.** Op. cit.

¹⁵⁶SOARES, Guido Fernando Silva. Op. cit., p. 63.

recomendam uma política demográfica e (v) reconhecem que os países industrializados são os principais causadores dos danos já ocorridos ao meio ambiente mundial.

Fábio Albergaria de Queiroz também a define, afirmando que ela é:

[...] um conjunto de princípios que coloca o homem no centro das preocupações vinculadas ao desenvolvimento sustentável, reafirma o papel da soberania nacional na elaboração de políticas voltadas ao desenvolvimento e uso dos recursos naturais, afirmando ser a questão da proteção ambiental uma atividade intrinsecamente ligada ao desenvolvimento em seus diversos níveis.¹⁵⁷

Dentre os princípios nela contidos, mister se faz o destaque a quatro deles, quais sejam, o da precaução (Princípio 15)¹⁵⁸, o do poluidor-pagador (Princípio 16)¹⁵⁹, o da responsabilidade comum, porém diferenciada (Princípio 7)¹⁶⁰ e o do desenvolvimento sustentável (Princípio 12)¹⁶¹.

Em relação a este último, merecedor de destaque ainda maior, cumpre salientar que ele se propõe a evitar que barreiras ambientais sejam criadas como restrições disfarçadas ao comércio internacional¹⁶², conforme estudaremos mais adiante ao tratar do chamado protecionismo verde e de um estudo de caso específico nesta seara.

¹⁵⁷QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 36.

¹⁵⁸CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. **Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento**. Op. cit., Princípio 15: “Com o fim de proteger o meio ambiente, o princípio da precaução deverá ser amplamente observado pelos Estados, de acordo com suas capacidades. Quando houver ameaça de danos graves ou irreversíveis, a ausência de certeza científica absoluta não será utilizada como razão para o adiamento de medidas economicamente viáveis para prevenir a degradação ambiental.”

¹⁵⁹Ibid., Princípio 16: “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.”

¹⁶⁰Ibid., Princípio 7: “Os Estados irão cooperar, em espírito de parceria global, para a conservação, proteção e restauração da saúde e da integridade do ecossistema terrestre. Considerando as diversas contribuições para a degradação do meio ambiente global, os Estados têm responsabilidades comuns, porém diferenciadas. Os países desenvolvidos reconhecem a responsabilidade que lhes cabe na busca internacional do desenvolvimento sustentável, tendo em vista as pressões exercidas por suas sociedades sobre o meio ambiente global e as tecnologias e recursos financeiros que controlam.”

¹⁶¹Ibid., Princípio 12: “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. 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 transfronteiriços ou globais devem, na medida do possível, basear-se no consenso internacional.”

¹⁶²QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 146.

O princípio do desenvolvimento sustentável, firmado indiscutivelmente na Rio/92, também acelerou o fenômeno que já vinha ocorrendo há alguns anos, denominado de “greening the GATT”, e inspirou o acordo constitutivo da OMC a inclui-lo em seu preâmbulo como um dos objetivos a serem perseguidos pela Organização. Além disso, após este momento, o desenvolvimento sustentável passou a ser tratado com mais frequência nas rodadas de negociação de comércio, conforme veremos no capítulo 3 desta dissertação, e foi definitivamente incorporado como um princípio durante a Conferência, tendo seu conceito sido popularizado em todos os meios, inclusive servindo de base para a formulação de outro documento, a Agenda 21.

A Agenda 21¹⁶³ constituiu um plano global de ação para o século XXI, destinado a implementar os princípios proclamados na Declaração do Rio¹⁶⁴, a ser endereçado pelos governos, instituições de desenvolvimento, organismos das Nações Unidas e organizações não governamentais. Sua função primordial é nortear políticas públicas quanto a (i) aspectos sociais e econômicos do meio ambiente, (ii) conservação e exploração dos recursos naturais com vistas ao desenvolvimento, (iii) fortalecimento e participação de grupos importantes, e (iv) meios de implementação.

Sua estrutura é bem robusta, permitindo ao documento a previsão de ações nos quatro setores mencionados acima: (i) Seção 1: dimensões social e econômica do desenvolvimento sustentável, (ii) Seção 2: gestão dos recursos naturais para o desenvolvimento sustentável, abrangendo proteção da atmosfera, desertificação e seca, oceanos, água doce, resíduos, diversidade biológica e combate ao desflorestamento, (iii) Seção 3: fortalecimento dos grupos sociais na implementação do objetivo do desenvolvimento sustentável (como mulheres, crianças, indígenas, ONGs e sindicatos), e (iv) Seção 4: meios de implementação, abrangendo recursos e mecanismos financeiros, tecnologia, instituições e instrumentos jurídicos¹⁶⁵.

No que tange à tutela marinha, o capítulo 17 da Agenda 21¹⁶⁶ dedica-se à proteção dos oceanos, mares, regiões costeiras e seus recursos, adotando programas especiais para o uso sustentável dos recursos marinhos vivos, como destacado por Maria Helena Fonseca de Souza Rolim:

- a) Obrigação específica, imputada aos estados, de conservar e utilizar de forma sustentável os recursos marítimos; manter ou reconstituir as

¹⁶³BRASIL. **Agenda 21 Global**. Op. cit.

¹⁶⁴CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. **Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento**. Op. cit.

¹⁶⁵Ibid.

¹⁶⁶Ibid.

populações de espécies em níveis capazes de produzir a coleta máxima sustentável dentro dos limites estabelecidos por fatores ambientais e econômicos pertinentes; proteger e reconstituir as espécies marinhas ameaçadas; identificar ecossistemas marinhos que apresentem altos níveis da biodiversidade e produtividade.

- b) Cooperação internacional, nos planos financeiro, científico e tecnológico. Este é o sistema básico para disciplinar a questão dos estoques localizados no limite das duzentas milhas – ou estoques partilhados – e das espécies altamente migratórias.
- c) Informação, individualmente ou através de cooperação bilateral e multilateral, promovendo a intensificação da coleta e intercâmbio de dados necessários à conservação e uso sustentável dos recursos marinhos vivos sob jurisdição nacional.
- d) Gerenciamento integrado e desenvolvimento sustentável das Zonas Econômicas Exclusivas.¹⁶⁷

A Agenda 21 também contribuiu positivamente para uma nova abordagem do regramento jurídico internacional relativo aos oceanos, demandando, inclusive, que determinadas convenções fossem revistas para contemplar a mudança de paradigma operada, ou seja, evoluindo de uma exploração meramente econômica dos recursos marinhos para uma exploração sustentável¹⁶⁸.

Acerca de sua natureza jurídica de *soft law*, como descrito anteriormente, elucida Guido Fernando Silva Soares:

A nosso ver, a Agenda 21 é uma das novas formas de atos normativos típicos do século XX, resultante da predominância da diplomacia multilateral, exercida nas organizações internacionais, sob a égide de um dever geral de cooperação entre os Estados. Na teoria moderna, pode-se configurar como uma *soft law*, ou seja, atos normativos que criam obrigações menos impositivas aos estados (portanto, acompanhados de sanções brandas, com o objetivo de se tornar mais suscetíveis de adoção pelos Estados), em tudo assimiláveis às tradicionais obrigações naturais do velho direito civil da família, do direito romano-germânico.¹⁶⁹

Ainda que não vinculante, a Agenda 21 teve grande repercussão internacional e muitos Estados elaboraram suas próprias agendas nacionais com metas mais específicas para cada uma das questões que deveriam endereçar em seus territórios.

Esta importância foi bem salientada por Fábio Albergaria de Queiroz e por Everton Vieira Vargas, que lecionam, respectivamente, que: “A Agenda 21, mesmo sem ser um documento juridicamente vinculante, representou um importante compromisso moral acordado entre as partes signatárias”¹⁷⁰ e “Poucos documentos multilaterais juridicamente não obrigatórios tiveram impacto análogo ao da Agenda 21

¹⁶⁷ROLIM, Maria Helena Fonseca de Souza. Op. cit., p. 87-88.

¹⁶⁸LAGO, André Aranha Corrêa do. Op. cit., p. 76.

¹⁶⁹SOARES, Guido Fernando Silva. Op. cit., p. 67.

¹⁷⁰QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 37.

[...]. Isso se deve certamente à amplitude da temática e ao enfoque inovador das recomendações do documento”¹⁷¹.

Outros resultados da Rio/92, ainda que não sejam instrumentos jurídicos, precisam ser mencionados. O primeiro deles foi a criação da Comissão para o Desenvolvimento Sustentável, órgão das Nações Unidas vinculado ao ECOSOC, destinado a acompanhar a implementação da Agenda 21 e os avanços das políticas de promoção do desenvolvimento sustentável nos países¹⁷².

O segundo foi a emergência de uma sociedade civil internacional, composta por diversos novos atores. A este respeito, Alexandre Kiss ensina:

Um segundo resultado do Rio é invisível. Consiste na emergência de uma sociedade civil internacional [...] no plano internacional surgiram também grupos de cidadãos: associações de defesa do ambiente, cientistas, industriais, agricultores, etc. O Rio de Janeiro foi o culminar de um processo que permite cada vez mais a estes novos atores ter um papel ao lado dos Estados.¹⁷³

E também Fábio Albergaria de Queiroz faz alusão a referido fenômeno:

Também observamos uma mudança na dinâmica dos atores que integram esta agenda. O tradicional estado-nação, considerado o agente por excelência das relações internacionais, já não atua de forma exclusiva. Com a externalização dos problemas da esfera local para o âmbito global, novos atores surgem, muitas vezes desempenhando papéis mais importantes ou influentes que o próprio Estado. Nesta nova configuração do cenário internacional, os sindicatos, partidos políticos, organizações governamentais, as empresas transnacionais, as ONGATS (Organizações Não Governamentais de Alcance Transnacional), as organizações religiosas e até mesmo o próprio indivíduo passam a interagir junto ao estado na busca de soluções globais para problemas igualmente globais.¹⁷⁴

Um terceiro efeito colateral da realização desta Conferência foi a criação do Comitê de Comércio e Meio Ambiente da OMC¹⁷⁵, a ser explorado em maiores detalhes no capítulo 3, mas que desde já demonstra como o comércio internacional tem se aproximado da temática ambiental, inclusive por meio do julgamento dos casos submetidos ao Órgão de Solução de Controvérsias da OMC, que, com o passar dos anos, foi se aprimorando na resolução de disputas envolvendo interesses ambientais, conferindo-os uma maior importância.

¹⁷¹VARGAS, Everton Vieira. A construção recente do direito internacional do meio ambiente: uma visão brasileira. In: NASSER, Salem Hikmat; REI, Fernando (org.). **Direito ambiental internacional**. São Paulo: Editora Atlas, 2006, p. 158.

¹⁷²ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 689.

¹⁷³KISS, Alexandre. Direito Internacional do Ambiente. In: AMARAL, Diogo Freitas do; ALMEIDA, Marta Tavares de. **Direito do Ambiente**. Lisboa: Instituto Nacional de Administração, 1994, p. 150.

¹⁷⁴QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 34.

¹⁷⁵PATRIOTA, Erika Almeida Watanabe. Op. cit., p. 37-38.

Por todos os feitos desta Conferência¹⁷⁶, podemos afirmar que ela deu a tônica do direito internacional ambiental a partir de então¹⁷⁷ e fez com que a importância do meio ambiente fosse definitivamente consagrada, a exemplo da ampliação do número dos instrumentos convencionais concluídos na década imediatamente seguinte¹⁷⁸.

A este respeito, destacamos que não apenas houve um aumento considerável de acordos ambientais assinados neste período pós Conferência, mas também uma maior incidência da utilização do termo “desenvolvimento sustentável” em acordos multilaterais de comércio, evidenciando, novamente, o estreitamento do vínculo existente entre comércio e meio ambiente¹⁷⁹.

De tão valiosa que foi, André Aranha Corrêa Lago afirma que a melhor forma de avaliar a Conferência do Rio é observar a agenda da Cúpula de Joanesburgo, ou seja, não se deve corrigir ou questionar seu legado, mas, sim, fortalecer os instrumentos capazes de implementar mais efetivamente seus resultados¹⁸⁰.

1.2.3.3 *Conferência das Nações Unidas sobre Ambiente e Desenvolvimento Sustentável*

Desde a realização da promissora Rio/92, a promoção do desenvolvimento sustentável se deu em um progresso lento e desapontador, observando-se o aumento da pobreza e da degradação ambiental no mundo. Dessa forma, notou a Assembleia Geral das Nações Unidas o desejo universal de uma nova Conferência, não para debates filosóficos ou políticos, porém para ações concretas em relação aos debates já ocorridos no passado, pendentes de implementação¹⁸¹.

Assim, em 20 de dezembro de 2000, na 55^a Sessão da Assembleia Geral da ONU, foi adotada a Resolução nº 55/199¹⁸², convocando a próxima Conferência ambiental internacional com o objetivo de avaliar o progresso obtido desde a Rio/92, principalmente em relação à implementação da Agenda 21 e do desenvolvimento

¹⁷⁶UNITED NATIONS GERERAL ASSEMBLY. United Nations Conference on Environment and Development. Op. cit.

¹⁷⁷ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 688.

¹⁷⁸CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 174.

¹⁷⁹PATRIOTA, Erika Almeida Watanabe. Op. cit., p. 37.

¹⁸⁰LAGO, André Aranha Corrêa do. Op. cit., p. 86.

¹⁸¹CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 176.

¹⁸²UNITED NATIONS GERERAL ASSEMBLY. United Nations Conference on Environment and Sustainable Development. **Resolução nº 55/199**, de 20 de dezembro de 2000. Disponível em: <https://undocs.org/en/A/RES/55/199>. Acesso em: 7 out. 2019.

sustentável. A Conferência Mundial sobre Ambiente e Desenvolvimento Sustentável¹⁸³, também chamada de Rio+10, foi realizada em Joanesburgo, África do Sul, entre 26 de agosto e 4 de setembro de 2002.

Isto posto, podemos resumir que os objetivos da Conferência consistiram na avaliação dos sucessos e fracassos das metas acordadas ao longo da década anterior, revendo-as, caso necessário, fortalecendo o compromisso de todas as partes com os acordos já aprovados na Rio/92 e identificando as novas prioridades que emergiram desde a última reunião.

Os números da Conferência comprovaram que se tratou de um evento grandioso: palestraram cerca de 100 líderes mundiais, compareceram 22.000 pessoas às reuniões e palestras, incluindo mais de 10.000 delegados, representantes de 8.000 ONGs e da sociedade civil, bem como 4.000 pessoas ligadas à mídia¹⁸⁴.

Como principais resultados da Rio+10 podem ser apontados (i) a Declaração de Joanesburgo¹⁸⁵, principal documento elaborado durante a Conferência, consistindo em uma declaração política que expressa os compromissos e os rumos para implementação do desenvolvimento sustentável, e (ii) o Plano de Joanesburgo¹⁸⁶, que estabelece metas e ações de forma a guiar a implementação dos compromissos assumidos, focando na erradicação da pobreza, nas mudanças dos padrões insustentáveis de produção e consumo, na proteção e no manejo dos recursos naturais que servem de base ao desenvolvimento econômico e social, no desenvolvimento sustentável em um mundo globalizado, na saúde e desenvolvimento sustentável e no desenvolvimento sustentável de Estados insulares e da África.

José Cretella Neto, em relação aos resultados da Rio+10, afirmou que não foram elaborados novos instrumentos jurídicos internacionais vinculantes (veja que tanto a Declaração quanto o Plano de Ações eram instrumentos de *soft law*), de modo que muitas das metas estabelecidas pelos países foram fruto de diversas reuniões, “cuja tônica foi o *low profile* dos participantes”¹⁸⁷.

¹⁸³Ibid.

¹⁸⁴CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 177.

¹⁸⁵ORGANIZAÇÃO NAÇÕES UNIDAS. **Declaração de Joanesburgo sobre Desenvolvimento Sustentável: Das nossas origens ao futuro.** 2002. Disponível em: <http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/07/unced2002.pdf>. Acesso em: 17 abr. 2018.

¹⁸⁶JURAS, Ilidia da A. G. Martins. **Relatório Especial – Rio+10, o plano de ação de Joanesburgo.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/estudos-e-notas-tecnicas/publicacoes-da-consultoria-legislativa/arquivos-pdf/pdf/207993.pdf>. Acesso em: 13 fev. 2019.

¹⁸⁷CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 176.

Apesar de não ter produzido documentos considerados como *hard law*, a doutrina instrui que a importância da Conferência foi grande por ter conquistado outros feitos, como por exemplo o reconhecimento por parte do G-7 do “Princípio das Responsabilidades Comuns, mas Diferenciadas”¹⁸⁸.

Outra vitória de Joanesburgo foi o empoderamento das ONGs, conforme elucida André Aranha Corrêa do Lago: “Se no Rio as ONGs conquistaram legitimidade, após terem sido vistas por muitas delegações como “intrusas” em Estocolmo, em Joanesburgo tiveram seu papel ainda mais fortalecido”¹⁸⁹.

Também não podemos nos olvidar das considerações de Hildebrando Accioly, Geraldo Eulálio do Nascimento e Silva e Paulo Borba Casella: “Representou ponto positivo a constatação quanto ao fato de que, se por um lado os estados não estavam dispostos a criar novos instrumentos jurídicos, passou-se o foco para a implementação dos instrumentos existentes”¹⁹⁰, ou de José Cretella Neto: “[...] em que pese ter produzido [a Rio+10] algumas inovações, tais como o incentivo às Parcerias Público-Privadas, destinadas à proteção do meio ambiente”¹⁹¹.

Reconhecendo outra importância da Rio+10, André Aranha Corrêa do Lago discorre:

Os mais significativos resultados da Cúpula de Joanesburgo incluem, na maioria das opiniões, a fixação ou a reafirmação de metas para a erradicação da pobreza, água e saneamento, saúde, produtos químicos perigosos, pesca e biodiversidade; a inclusão de dois temas de difícil progresso em inúmeras negociações anteriores (energias renováveis e responsabilidade corporativa); a decisão política de criação de fundo mundial de solidariedade para erradicação da pobreza; e o fortalecimento do conceito de parcerias entre diferentes atores sociais para a dinamização e eficiência de projetos.¹⁹²

Entretanto, como este mesmo autor aponta, as críticas à Conferência foram infinitamente mais numerosas do que as menções às suas conquistas. Como elemento representativo destas críticas, citamos as palavras de José de Sena Pereira Jr., que declarou:

Não bastasse a dimensão dos desafios a que a humanidade está submetida, a Rio+10 foi realizada em um cenário de instabilidade econômica e política e de vastos contenciosos comerciais globais. Apesar de contar com a presença de 189 países, e de científicamente, haver uma clara delimitação dos problemas ambientais globais, a Conferência frustrou, em grande parte, as expectativas que a cercavam.

¹⁸⁸QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 44.

¹⁸⁹LAGO, André Aranha Corrêa do. Op. cit., p. 110.

¹⁹⁰ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 698.

¹⁹¹CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 179.

¹⁹²LAGO, André Aranha Corrêa do. Op. cit., p. 110.

[...]

Há no documento final da conferência muitas declarações vagas, sem o estabelecimento de meios para cobrar a implementação das medidas aprovadas.

[...]

Do encontro não saiu projeto que iniba a degradação da Terra e prevalecem as incertezas em relação ao futuro do planeta. Foram duas semanas de intensas conversas e debates acalorados, sem que se chegasse a um entendimento mínimo entre os 189 países participantes da Cúpula Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável. Numa atitude racional e emergencial diante da morosidade das decisões e do pouco avanço nas negociações, os delegados das nações aliaram-se aos ambientalistas para que pelo menos não houvesse algum tipo de retrocesso em relação ao que fora acordado na Eco- 92, realizada no Rio de Janeiro. Ficou evidente que não há, pelo menos por enquanto, nenhum grande projeto para salvar a Terra da degradação ambiental.¹⁹³

Ocorre que, como nos ensina Ildia da A. G. Martins Juras, nenhuma novidade houve em relação ao desfecho da Conferência de Joanesburgo: “Embora muitos tenham manifestado decepção com a Cúpula da Terra, os resultados de Joanesburgo já eram esperados e previsíveis, como indicavam as reuniões preparatórias para a Conferência”¹⁹⁴.

As reuniões preparatórias, bem como os objetivos traçados para a Rio+10, já sinalizaram com a devida antecedência que não estaríamos diante de uma Conferência para elaboração de novos textos vinculantes. O objetivo era outro: a implementação do que já havia sido acordado pelos Estados.

Adicionalmente, não há como comparar a Conferência de Joanesburgo com sua antecessora em nenhum de seus aspectos, tendo em vista que ocorreram em décadas distintas, com propósitos significativamente diferentes e em conjunturas socioeconômicas que contrastavam muito entre si. Analogamente, Maria Carmen Mattana Sequinel:

A Rio-92 ocorreu em um clima que favorecia a cooperação internacional, apenas três anos depois da queda do Muro de Berlim e do fim da Guerra Fria, quando a ideia da cooperação predominava sobre a lógica do conflito. Já a Rio+10 transcorreu em um cenário oposto, com um mundo marcado cada vez mais pelo conflito e pela desigualdade social crescente, tanto nos países ricos quanto nos países em desenvolvimento, o que minou sobremaneira o resultado final do encontro entre as nações. Comparar as conferências da Rio-92 e da Rio+10 em termos de resultado é um erro, já que os dois eventos se propunham a alcançar objetivos distintos. Enquanto a Rio-92 se pautou pela obtenção de um consenso em torno da questão ambiental, o que foi obtido principalmente pela elaboração da Agenda 21, a pauta da Rio+10 era mais modesta, dispendendo-se apenas a avaliar os avanços da Agenda 21

¹⁹³PEREIRA JR, José de Sena. **Relatório Especial – Cúpula Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável, realizada em Joanesburgo, África do Sul.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/estudos-e-notas-tecnicas/publicacoes-da-consultoria-legislativa/arquivos-pdf/pdf/copy_of_208366.pdf>.p. 4,6. Acesso em 12 fev. 2019.

¹⁹⁴JURAS, Ildia da A. G. Martins. Op. cit., p. 14.

nesses dez anos e criar mecanismos que facilitassem medidas efetivas para a sua implementação.¹⁹⁵

Prematuro, e também leviano, pensamos, seria acreditar que bastaria uma Conferência para encaminhar a resolução de problemas tão graves e complexos como o subdesenvolvimento, a fome, as doenças, a poluição ambiental, a devastação das florestas e os desníveis sociais do planeta¹⁹⁶. Muitas expectativas foram equivocadamente depositadas nesta Conferência, que desde o início não se propôs a inovar. Outro erro foi colocar o desenvolvimento sustentável como objetivo a ser atingido. Ele não é o fim, mas o meio para se atingir as metas acordadas pelos países, e é nesse sentido que figurativamente versou Maria Carmen Mattana Sequinel:

Defender o desenvolvimento sustentável como solução parece confundir o processo com o objetivo último ou, num sentido figurativo, o motor com o barco. Os impulsos do motor só serão eficazes se houver consenso sobre o destino do barco. Os movimentos aleatórios do motor, sem diretrizes, não tornam o barco mais estável e não garantem a sua chegada a um porto seguro. A força de sustentação então é a própria sociedade global, a ser impulsionada pelas ações autônomas e decisões conscientes de seus membros.¹⁹⁷

Mesmo tendo a Conferência de Joanesburgo representado significativo desvio de rota em relação ao modelo das Conferências anteriores, tanto em termos de estrutura quanto em termos de resultados produzidos¹⁹⁸, não nos parecem acertadas as críticas quanto à ausência de impacto inovador da Rio+10, quando este não estava dentre seus objetivos. Isso porque, enquanto as Conferências de Estocolmo e Rio/92 buscaram aspectos jurídicos, a Conferência de Joanesburgo buscou aspectos políticos¹⁹⁹. Igualmente buscou a Rio+20, conforme estudaremos a seguir.

1.2.3.4 Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável

Dando continuidade nos encontros internacionais sobre meio ambiente, a Assembleia Geral das Nações Unidas, por meio da Resolução nº 64/326, convocou a

¹⁹⁵SEQUINEL, Maria Carmen Mattana. Cúpula mundial sobre desenvolvimento sustentável - Joanesburgo: entre o sonho e o possível. **Análise Conjuntural**, v.24, n.11-12, p. 12, nov./dez. 2002. Disponível em: http://www.ipardes.gov.br/biblioteca/docs/bol_24_6e.pdf. p. 2. Acesso em: 13 fev. 2019.

¹⁹⁶Ibid., p. 12.

¹⁹⁷Ibid., p. 3.

¹⁹⁸CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 176.

¹⁹⁹ROSA, Vanessa de Castro. Op. cit., p. 79.

Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável²⁰⁰, para ser realizada entre os dias 13 e 22 de junho de 2012, na cidade do Rio de Janeiro.

Antes de seu início, ocorreram diversas *PrepComs* (reuniões do Comitê Preparatório para a Conferência) para dar encaminhamento às negociações que se seguiriam e muitos países realizaram, também, uma série de encontros informais para ampliar as oportunidades de discussão dos temas da Rio+20. Claramente é possível verificar a preocupação e a criação de infundáveis expectativas em relação ao evento, desde muito antes de sua abertura oficial.

A Conferência, também chamada de Rio+20 ou Cúpula dos Povos, contou com a presença de mais de 100 chefes de Estado, delegações de 188 países, representados por 12.000 delegados, 9.856 organizações não governamentais, 4.075 profissionais responsáveis pela cobertura midiática, totalizando, entre outros, 45.381 participantes²⁰¹. Logo, indiscutível a afirmação de que a sociedade civil teve presença marcante na Conferência, demonstrando maior proximidade entre as pessoas e a temática do desenvolvimento sustentável²⁰².

Os principais objetivos da Cúpula dos Povos foi a promoção de discussões acerca dos temas da economia verde no contexto do desenvolvimento sustentável e da erradicação da pobreza e da estrutura institucional para o desenvolvimento sustentável.

Sua estrutura apresentou ligeira variação em relação às Conferências anteriores: de 13 a 15 de junho, ocorreu a III Reunião do Comitê Preparatório, no qual se reuniram representantes governamentais para negociações dos documentos adotados na Conferência. Em seguida, de 16 a 19 de junho, foram programados os Diálogos para o Desenvolvimento Sustentável. Por fim, de 20 a 22 de junho, aconteceu o Segmento de Alto Nível da Conferência, contando com os Chefes de Estado e de Governo dos membros das Nações Unidas.

Durante o encontro foi lançado o conceito de economia verde, fortemente criticado e rejeitado pelos presentes, tendo em vista a imprecisão de sua definição. Muitos se questionaram durante o evento se estariam diante de um conceito igual ao de desenvolvimento sustentável. Contudo, breve foi a resposta, de modo que os

²⁰⁰UNITED NATIONS GENERAL ASSEMBLY. United Nations Conference on Sustainable Development. **Resolução nº 64/326**, de 24 de dezembro de 2009. Disponível em: <https://www.un.org/en/ga/64/resolutions.shtml>. Acesso em: 24 abr. 2018.

²⁰¹Ibid., p. 80.

²⁰²QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 45.

relatórios elaborados indicaram que não eram expressões sinônimas, uma vez que a economia verde consistia em um meio para se atingir o desenvolvimento sustentável, como pontuou Josué Medeiros. Explica o autor:

O conceito de economia verde não foi recebido com entusiasmo entre os países da América Latina, incluindo o Brasil. A declaração dos Ministros do Meio Ambiente da América Latina e Caribe sequer menciona o termo, nem para criticá-lo ou recusá-lo. A Argentina parte do diagnóstico de que não há consenso sobre o que significa este conceito e rechaça a possibilidade de que se substitua a noção de desenvolvimento sustentável.

[...]

Um fator que contribui para esta indiferença e/ou resistência é a forma como o conceito aparece nos documentos da ONU. No Rascunho Zero não há simplesmente nenhuma definição substantiva sobre o que vem a ser a economia verde. Apenas o que consta é que a economia verde é um meio para alcançar o desenvolvimento sustentável, que deve continuar sendo o “objetivo principal”.²⁰³

Acadêmicos como somos, entendemos a dificuldade de se conceituar um novo termo, cobrindo todos os seus aspectos e antevendo-se a eventuais questionamentos, na tentativa de se criar uma definição completa e objetiva. Todavia, enquanto objetivo principal de uma Conferência internacional do porte da Cúpula dos Povos, não poderia o termo “economia verde” ter sido definido pura e simplesmente como o foi. Afinal, o que seria “um meio para alcançar o desenvolvimento sustentável”? Não seriam todas as ações previstas na Agenda 21²⁰⁴ e mais tantas outras? Por esta razão, reputamos absolutamente falha a definição do termo examinado, o que dificultaria sua aplicação efetiva.

A Conferência não resultou em nenhum tratado ou obrigação multilateral juridicamente vinculante aos Estados, o que foi muito decepcionante para todos que haviam depositado grandes expectativas em relação ao evento, sendo seu principal resultado a elaboração de uma agenda de futuras negociações, denominada “O Futuro que Queremos”²⁰⁵.

²⁰³MEDEIROS, Josué. **Crise ambiental e a Rio+20 na visão da sociedade e do governo brasileiro**. Disponível em: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/brasilien/09168.pdf>. p. 12-13. Acesso em: 13 fev. 2019.

²⁰⁴Para críticas em relação ao conceito de “economia verde”, ver também o segundo relatório do Reino Unido acerca do evento: “*The conclusions of the Summit itself disappointed many. There was a lack of concrete agreement on key areas of the agenda, notably on the green economy*” e “*The commitments from Rio+20 challenged the UK, like all countries, to do more to promote a green economy, but effectively left it to individual countries to decide how strongly to embrace the principles of a green economy.*” House of Commons - UK. **Outcomes of the UN Rio+20 Earth Summit**. Disponível em: <<https://publications.parliament.uk/pa/cm201314/cmselect/cmenvaud/200/200.pdf>>. p. 3. Acesso em 11 fev. 2019.

²⁰⁵CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL. **Declaração Final da Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável**

Este documento, como afirma Fernando Lagares Távora²⁰⁶, “é muito exortativo (reconhecemos, reafirmamos, enfatizamos, destacamos, notamos, afirmamos, etc.) e muito pouco propositivo”, o que significa dizer que possui poucas medidas verdadeiramente capazes de construir políticas públicas mais consistentes e eficazes nos diversos níveis de governo.

Além das críticas em relação à falta de precisão dos conceitos principais a que se propôs a Conferência discutir e implementar, a ausência ao evento de importantes personalidades também foi severamente rechaçada, como por exemplo a do presidente americano Barack Obama, em campanha à reeleição para a presidência dos EUA, a da chanceler alemã Angela Merkel e a do primeiro-ministro britânico David Cameron²⁰⁷.

Conforme aludido alhures, os descontentamentos com a Rio+20 foram vários, mas a Conferência também teve seu valor ao propiciar debates amplos na sociedade internacional, como destacam Paulo Borba Casella, Hildebrando Accioly, Geraldo Eulálio do Nascimento e Silva²⁰⁸ e Vanessa de Castro Rosa²⁰⁹ nos parágrafos abaixo.

Para Paulo Borba Casella, Hildebrando Accioly e Geraldo Eulálio do Nascimento e Silva, o papel da Conferência foi fundamental na formação de opinião e na influência à adoção de práticas de desenvolvimento sustentável, fundamentais em um cenário em que as operações de comércio internacional, assim como seus impactos no meio ambiente, se expandem em ritmo acelerado:

Como resultado desse cenário pode-se avaliar que a Rio+20 teve muito mais importância na criação de debates amplos e no envolvimento e conscientização dos cidadãos e instituições públicas do que em matéria de direito internacional, mas a repercussão da Conferência e dos debates na mídia teve o efeito de formar opiniões, influenciar a adoção de práticas internacionais de desenvolvimento sustentável e gerar demanda para assistência a países em desenvolvimento e levantamento de recursos financeiros para projetos ambientais.²¹⁰ (grifos nossos)

²⁰⁶(Rio+20), O futuro que queremos. 2012. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/processos/61AA3835/O-Futuro-que-queremos1.pdf>. Acesso em: 17 fev. 2019.

²⁰⁷TÁVORA, Fernando Lagares. A herança da Rio+20. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/outras-publicacoes/temas-e-agendas-para-o-desenvolvimento-sustentavel/a-heranca-da-rio-20>. p. 13. Acesso em: 17 fev. 2019.

²⁰⁸QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 44.

²⁰⁹ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 699.

²¹⁰ROSA, Vanessa de Castro. Op. cit., p. 79, 81.

²¹⁰ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 699.

Vanessa de Castro Rosa afirma que a Conferência ajudou na difusão da consciência ambiental:

A Cúpula dos Povos contribuiu imensamente para a difusão da consciência ambiental e emancipação de grupos sociais minoritários e oprimidos, por intermédio da educação e mobilização em prol da luta por justiça social e ambiental, servindo como instrumento de fiscalização e pressão política para os rumos das discussões na Conferência da ONU.

[...]

Não muito diferente de Joanesburgo, a Conferência Rio+20 preocupou-se mais em reafirmar os princípios da Conferência de 1992, do que em dar novos passos [...].²¹¹ (grifos nossos)

E é com o otimismo inspirador de Fábio Albergaria de Queiroz que terminamos de discorrer sobre a Conferência, que deve “ser vista não como um fim em si mesma ou, em outras palavras, um fracasso, mas, sim, como o primeiro passo para um novo começo”²¹².

1.3 A MATURAÇÃO DO TEMA E SEUS REFLEXOS JURÍDICOS: O MEIO AMBIENTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL

Após as várias conferências internacionais realizadas pela ONU e diversas outras menores promovidas por diferentes organizações, não restou dúvida para a sociedade internacional de que o tema se empoderava e era de extrema importância para o ser humano. Muito discutida pela comunidade acadêmica, científica e política, a temática do meio ambiente foi amadurecida ao longo das décadas e foi erigida a um patamar nunca antes imaginado, inclusive integrando a área do Direito Internacional dos Direitos Humanos e sendo tutelado pelo sistema ONU, conforme poderá ser observado mais adiante. Seu amadurecimento, contudo, trouxe determinados reflexos jurídicos, como, por exemplo, a discussão se o meio ambiente equilibrado constitui direito fundamental do homem, tanto no plano nacional quanto no internacional.

Neste item propusemo-nos a estudar em que medida o objeto da presente dissertação, qual seja, o meio ambiente (incluindo o meio ambiente marinho), poderia ser considerado um direito fundamental do homem. A esmagadora maioria da doutrina

²¹¹ROSA, Vanessa de Castro. Op. cit., p. 79, 81.

²¹²QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 46.

brasileira e internacional assim o entende²¹³, sendo pontuais os posicionamentos em sentido contrário.

De modo a adentrarmo-nos na questão, imperioso pincelarmos breves considerações a respeito desta definição, que tem por sinônimo as expressões “direitos do homem”, “direitos humanos”, “direitos públicos subjetivos”, dentre outras²¹⁴. Carl Schmitt, de acordo com Robert Alexy, entende direitos fundamentais como “aqueles direitos que pertencem ao fundamento mesmo do Estado e que, portanto, são reconhecidos como tais na Constituição”²¹⁵. Antonio-Enrique Pérez Luño, por sua vez, define-os como:

Um conjunto de faculdades e instituições que, em cada momento histórico, concretizam as exigências da dignidade, da liberdade e da igualdade humanas, que devem ser reconhecidas positivamente pelos ordenamentos jurídicos em níveis nacionais e internacionais.²¹⁶ (tradução nossa)

Em suas lições, Luiz Alberto David Araújo e Vidal Serrano Nunes Júnior pontuam que:

Os Direitos Fundamentais constituem uma categoria jurídica, constitucionalmente erigida e vocacionada à proteção da dignidade humana em todas as dimensões. Dessarte, possuem natureza poliédrica, prestando-se ao resguardo do ser humano na sua liberdade (direitos e garantias individuais), nas suas necessidades (direitos econômicos, sociais e culturais) e na sua preservação (direitos à fraternidade e à solidariedade).²¹⁷

Assim, por constituir uma categoria jurídica, a denominação de um direito como fundamental implica na incidência de um rol de características próprias destes direitos,

²¹³Para mais doutrinadores que corroboram com este entendimento, ver: PASSOS, Priscilla Nogueira Calmon de. A conferência de Estocolmo como ponto de partida para a proteção internacional do meio ambiente. **Direitos Fundamentais & Democracia**, Curitiba, v. 6, 2009. Disponível em: <http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/18-19-1-pb.pdf>. Acesso em: 18 fev. 2019; PAIANO, Daniela Braga; ROCHA, Maurem; MELLO, Rafael Corte. Desenvolvimento Econômico e Meio ambiente: integração de princípios culminando no respeito à dignidade da pessoa humana. In: BENJAMIN, Antonio Herman (org.). **Direitos Humanos e Meio Ambiente**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006, v. 1; LORENZETTI, Ricardo Luis. Op. cit.; MALONE, Linda A.; Pasternack, Scott. **Defending the environment**: civil society strategies to enforce international environmental law. Washington: Island Press, 2006; ROSA, Vanessa de Castro. Op. cit.; e FREITAS, Ana Carla Pinheiro. **Responsabilidade ambiental em decorrência de ato lícito**: uma contribuição para o incremento da tutela do meio ambiente. Tese (Doutorado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2005; BUCCI, Maria Paula Dallari. Op. cit.; RODRIGUES, Lucas de Faria. **A concretização da Constituição Ecológica: a norma ambiental e as ciências naturais**. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2015.

²¹⁴CHIMENTI, Ricardo Cunha; CAPEZ, Fernando; ROSA, Márcio Fernando Elias; SANTOS, Marisa Ferreira dos. **Curso de Direito Constitucional**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2005, p. 49.

²¹⁵Apud. SCHMITT, Carl. In: ALEXY, Robert. **Teoría de los derechos fundamentales**. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1997, p. 63.

²¹⁶LUÑO, Antonio-Enrique Pérez. **Derechos Humanos, Estado de Derecho y Constitución**. 5. Ed. Madrid: Tecnos, 1995, p. 48.

²¹⁷ARAÚJO, Luiz Alberto David; NUNES JÚNIOR, Vidal Serrano. **Curso de Direito Constitucional**. 22. ed. São Paulo: Verbatim, 2018, p. 179.

a saber: (i) historicidade, (ii) autogeneratividade, (iii) universalidade, (iv) limitabilidade, (v) irrenunciabilidade e (vi) cumulatividade. Este mesmo autor elucida que tais direitos são classificados em gerações, demonstrando a existência de um processo evolutivo-cumulativo de direitos²¹⁸. *In verbis*:

Diz-se da existência de uma evolução cumulativa porque o processo de positivação jurídica dos direitos fundamentais é denotado por um aumento progressivo de aspectos da dignidade humana que passaram a ser objeto de proteção. Logo, além da verificação da evolução do ordenamento jurídico, contatou-se um processo de acúmulo, visto que às antigas formas de proteção somaram-se outras positivadas sucessivamente ao longo dessa evolução.²¹⁹

Ricardo Cunha Chimenti, Fernando Capez, Márcio Fernando Elias Rosa e Marisa Ferreira dos Santos valem-se da definição de José Afonso da Silva, conceituando direitos fundamentais como “situações jurídicas, objetivas e subjetivas, definidas no direito positivo, em prol da dignidade, igualdade e liberdade da pessoa humana”²²⁰. Outra definição foi elaborada por Dimitri Dimoulis e Leonardo Martins, para quem os direitos fundamentais são “direitos público-subjetivos de pessoas (físicas ou jurídicas), contidos em dispositivos constitucionais e, portanto, que encerram caráter normativo supremo dentro do Estado, tendo como finalidade limitar o exercício do poder estatal em face da liberdade individual”²²¹.

Temos, pois, que os direitos fundamentais podem ser considerados como prerrogativas imprescindíveis para que cada cidadão, de cada sociedade, possa exercer com plenitude, em todos seus aspectos, seu direito à vida.

E o que seria o meio ambiente senão uma própria expressão da vida? Voltemos, ainda que resumidamente, ao conceito desenhado no início desta dissertação: trata-se - o meio ambiente - do conjunto de fatores que permitem a vida. Nesta mesma linha de raciocínio lecionou Carlos Roberto Husek, afirmando a importância do tema: “Um dos temas de maior projeção e visibilidade para o ser humano em todos os rincões da Terra é sem dúvida o meio ambiente, fatal para a vida e para a felicidade”²²².

²¹⁸Ibid., p. 187-194.

²¹⁹Ibid., p. 184.

²²⁰CHIMENTI, Ricardo Cunha; CAPEZ, Fernando; ROSA, Márcio Fernando Elias; SANTOS, Marisa Ferreira dos. Op. cit., p. 49.

²²¹DIMOULIS, Dimitri; MARTINS, Leonardo. Definição e características dos direitos fundamentais. In: LEITE, George Salomão; SARLET, Ingo Wolfgang (coord). **Direitos Fundamentais e Estado Constitucional – estudos em homenagem a J. J. Gomes Canotilho**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009, p. 119.

²²²HUSEK, Carlos Roberto. **A nova (des)ordem internacional**: ONU: uma vocação para a paz. São Paulo: RCS Editora, 2007, p. 85.

Este mesmo autor inicia seu capítulo sobre direito internacional e meio ambiente afirmando que “faz parte [o meio ambiente], sem dúvida, da grande área dos Direitos Humanos”²²³ e é exatamente esse posicionamento que sustentaremos nos parágrafos que se seguem, acompanhados de outros prestigiosos nomes da doutrina.

Defendem os autores desta corrente que o direito ao meio ambiente saudável é um dos grandes referentes contemporâneos dos direitos humanos²²⁴, representando, ao lado do direito à paz e ao desenvolvimento, um direito da terceira geração²²⁵.

Paulo Bonavides explica que os direitos de terceira geração correspondem ao “direito ao desenvolvimento, o direito à paz, o direito ao meio ambiente, o direito de propriedade sobre o patrimônio comum da humanidade e o direito de comunicação”²²⁶.

José Francisco Rezek²²⁷, Édis Milaré²²⁸ e Ana Maria Moreira Marchesan²²⁹ também se valem dessa classificação e consideram o meio ambiente como um dos componentes da terceira geração – ou dimensão, como preferem alguns – de direitos, conforme documentado abaixo.

Para Ana Maria Moreira Marchesan, o direito ao meio ambiente e à qualidade de vida íntegra “corresponde à terceira geração dos direitos fundamentais, ao lado do direito à paz, à autodeterminação dos povos, ao desenvolvimento, à conservação e utilização do patrimônio histórico e cultural e do direito de comunicação [...]”²³⁰.

José Francisco Rezek, por sua vez, leciona que “essas normas [de direito ambiental internacional] prestigiam um daqueles direitos humanos de terceira geração, o direito a um meio ambiente saudável”²³¹. Carolina Hamaguchi também menciona a ascensão do Direito ao ambiente à categoria de direito fundamental:

²²³Id., **Curso de direito internacional público**. 11^a edição. São Paulo: LTr, 2012, p. 378.

²²⁴VIEIRA, Ricardo Stanziola; CAVEDON, Fernanda de Salles; DIEHL, Francelise Pantoja. Direitos Humanos, Meio Ambiente e Ciência: os desafios da revolução biotecnológica. In: BENJAMIN, Antonio Herman (org.). **Direitos Humanos e Meio Ambiente**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006, v. 1, p. 255.

²²⁵COSTA, Lucas Germano Feitosa. **Convenções mundiais sobre o Direito Internacional Ambiental e os princípios mais relevantes**. Disponível em: <https://www.uni7.edu.br/ic2011/194.pdf>. p. 3. Acesso em 11 fev. 2019.

²²⁶BONAVIDES, Paulo. **Curso de direito constitucional**. 23. ed. São Paulo: Malheiros, 2008, p. 569.

²²⁷REZEK, José Francisco. Op. cit., p. 290.

²²⁸HAMAGUCHI, Carolina. Op. cit., p. 29.

²²⁹MARCHESAN, Ana Maria Moreira; STEIGLEDER, Annelise Monteiro; CAPPELLI, Sílvia. Op. cit., p. 20.

²³⁰Ibid., p. 20.

²³¹REZEK, José Francisco. Op. cit., p. 290.

Destaca o autor [Milaré] que, com o quadro progressivo de degradação ambiental, o Direito do Ambiente ascendeu ao posto de valor supremo da sociedade, passando a compor os ditos fundamentais ditos de terceira geração incorporados nos textos constitucionais dos Estados Democráticos de Direito.²³²

A razão dessa classificação é, sem dúvida, devido à própria natureza do assunto e sua grandeza, caracterizando-se pelo cunho social amplo e não meramente individual²³³ e sendo extensões ou corolários do direito à vida, “quer sob o aspecto da própria existência física e saúde dos seres humanos, quer quanto ao aspecto da dignidade dessa existência – a qualidade de vida – que faz com que valha a pena viver”²³⁴.

Dois aspectos se destacam nas ideias tecidas acima. O primeiro deles é a amplitude e o alcance dos conceitos, não se restringindo apenas a um ou alguns indivíduos. José Rubens Morato Leite e Patryck de Araújo Ayla abordam este caráter transgeracional e solidário da preservação do meio ambiente:

Afirme-se [...] que a preocupação com a preservação ambiental ultrapassa o plano das presentes gerações, e busca proteção para as gerações futuras. É, de fato, a proclamação de um direito fundamental intergeracional de participação solidária e, como consequência, extrapola, em seu alcance, o direito nacional de cada estado soberano e atinge um patamar intercomunitário, caracterizando-se como um direito que assiste a toda humanidade.²³⁵ (grifos nossos)

Também Lucas Germano Feitosa Costa trata da fraternidade do tema: “O direito ao meio ambiente [...] consiste em algo fraternal, ou seja, diz respeito a todos os seres humanos, porque, se prejudicado, todos serão afetados”²³⁶.

Igualmente, Syglea Rejane Magalhães Lopes nos traz a universalidade do alcance do diálogo entre meio ambiente e direitos humanos: “O tema sobre Direitos Humanos e Meio Ambiente é atual e de grande importância, por tratar-se de interesse de toda a humanidade, porquanto não se podem garantir direitos humanos em um ambiente que não seja saudável”²³⁷.

O segundo aspecto, e talvez o mais explorado pela doutrina, é a relação direta da proteção ambiental com a qualidade de vida do homem e os direitos humanos, de

²³²HAMAGUCHI, Carolina. Op. cit., p. 29.

²³³LEITE, José Rubens Morato; AYLA; Patryck de Araújo. Op. cit., p. 90.

²³⁴MILARÉ, Édis. Op. cit., p. 260.

²³⁵LEITE, José Rubens Morato; AYLA; Patryck de Araújo. Op. cit., p. 92.

²³⁶COSTA, Lucas Germano Feitosa. Op. cit., p. 3.

²³⁷LOPES, Syglea Rejane Magalhães. O sistema interamericano de proteção dos direitos humanos e o meio ambiente ecologicamente equilibrado. In: BENJAMIN, Antonio Herman (org.). **Direitos Humanos e Meio Ambiente**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006, v. 1, p. 283.

maneira que o direito a um meio ambiente equilibrado é o pressuposto para que ele possa exercer seus demais direitos fundamentais.

Neste sentido, Norma Sueli Padilha elucida que:

[...] a proteção ambiental está indissociavelmente interligada aos direitos humanos, pois os problemas ambientais são multidimensionais, incluindo os aspectos humanos, que por sua vez, também são direta ou indiretamente afetados pelos danos ambientais.

[...]

as normas de proteção ao meio ambiente atuam como um complemento aos direitos do homem, principalmente o direito à vida digna e à saúde, direitos que não se efetivam sem a qualidade ambiental. O homem e o meio ambiente fazem parte da mesma “teia de vida”, portanto, a efetividade das normas ambientais implica a efetividade de direitos humanos fundamentais.²³⁸ (grifos nossos)

Ainda, para ilustrarmos de maneira mais completa o segundo aspecto supracitado, importante mencionarmos as lições de João Alberto Alves Amorim²³⁹, Michel Prieur²⁴⁰, Antônio Augusto Cançado Trindade²⁴¹ e Alexandre Kiss²⁴². Para este primeiro autor, “[...] o meio ambiente é um direito fundamental em si mesmo e condicionante do gozo e fruição de uma série de outros direitos fundamentais a ele relacionados, principalmente o direito à vida e à saúde”²⁴³. Michel Prieur²⁴⁴, por sua vez, postula que este ramo do Direito possui uma substância relacionada ao direito à vida, sendo este o mais intangível dos direitos humanos.

Antônio Augusto Cançado Trindade complementa ao fincar o entendimento de que o direito a um meio ambiente sadio “salvaguarda a própria vida humana sob dois aspectos, a saber, a existência física e saúde dos seres humanos, e a dignidade desta existência, a qualidade de vida que faz com que valha a pena viver”²⁴⁵. Não resta dúvida, portanto, como bem salientou Alexandre Kiss²⁴⁶, de que direitos humanos, direito a um meio ambiente saudável e direito ao desenvolvimento são três peças da mesma trilogia.

²³⁸PADILHA, Norma Sueli. Op. cit., p. 46, 175.

²³⁹AMORIM, João Alberto Alves. **A ONU e o meio ambiente:** direitos humanos, mudanças climáticas e segurança internacional no século XXI. São Paulo: Editora Atlas, 2015, p. 147.

²⁴⁰PRIEUR, Michel. O princípio de “não regressão” em direito ambiental existe. Eu o encontrei. Traduzido do francês por José Antônio Tietzmann e Silva. In: PRIEUR, Michel; SILVA; José Antônio Tietzmann e (org.). **Instrumentos jurídicos para a implementação do desenvolvimento sustentável**. Goiânia: Ed. da PUC Goiás, 2012, p. 42.

²⁴¹CANÇADO TRINDADE, Antônio Augusto. **Direitos Humanos e Meio-Ambiente**. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 1993, p. 76.

²⁴²KISS, Alexandre Charles; SHELTON, Dinah. Op. cit., p. 150.

²⁴³AMORIM, João Alberto Alves. Op. cit., p. 147.

²⁴⁴PRIEUR, Michel. Op. cit., p. 42.

²⁴⁵CANÇADO TRINDADE, Antônio Augusto. Op. cit., p. 76.

²⁴⁶KISS, Alexandre Charles; SHELTON, Dinah. Op. cit., p. 150.

Unicamente com o propósito de trazer um contraponto aos argumentos até então apresentados, referimo-nos às considerações de José Cretella Neto²⁴⁷, que, apesar de considerar o meio ambiente equilibrado como um direito fundamental, sugere que esse vínculo necessário nem sempre se perfaz, havendo uma discrepância na hierarquia entre os diferentes direitos do homem, sendo alguns mais fundamentais do que outros. Analisemos, assim, seus comentários:

Além disso, uma comparação entre alguns dos direitos fundamentais da pessoa humana e seus direitos em relação ao meio ambiente mostra profundos contrastes: a gravidade de atividades humanas como a tortura, o genocídio, o preconceito, o desaparecimento forçado de pessoas e outros delitos, que vilipendiam a condição humana, reduzindo suas vítimas a um patamar inaceitável de indignidade, e que causam repulsa a todos, dificilmente podem ser comparadas a atividades que degradam o meio ambiente, por mais chocantes que sejam.

[...]

Acrescenta que esse argumento tem por base a premissa de que os direitos humanos e o Direito Ambiental compartilham dos mesmos objetivos, mas que seria artificial vinculá-los de forma obrigatória, uma vez que nem todas as violações aos direitos humanos se dão em um contexto ambiental e, da mesma forma, tentar encaixar todas as questões ambientais no quadro dos direitos humanos poderia causar danos graves ao seu conceito.²⁴⁸

Este autor finaliza suas críticas citando Malgosia Fitzmaurice²⁴⁹, que sustenta que “direitos humanos e direitos ambientais representam assuntos diferentes, mas que se sobrepõem”²⁵⁰. Inobstante esse esparso posicionamento, como dissemos, a quase totalidade da doutrina entende tratar-se de direito fundamental imprescindível à vida do homem, como sua própria natureza já o sugere.

Alguns instrumentos internacionais foram determinantes para o reconhecimento do meio ambiente ecologicamente equilibrado como direito fundamental em âmbito internacional. O primeiro deles foi a Declaração do Meio Ambiente de Estocolmo²⁵¹, resultado da Conferência de Estocolmo em 1972, evento que representou a primeira tentativa de aproximação entre os direitos humanos e o

²⁴⁷CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 753-754.

²⁴⁸Ibid., p. 753-754.

²⁴⁹FITZMAURICE, Malgosia. The Contribution of Environmental Law to the Development of Modern International Law. In: **Essays in Honour of Krzysztof Skubiszewski**. Jerzy Makarczyk (ed.). Haia: Kluwer Law International, 1996.

²⁵⁰CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 754. “*Human rights and environmental rights represent different but overlapping issues*”.

²⁵¹CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE HUMANO. **Declaração de Estocolmo sobre Meio Ambiente Humano**. Op. cit.

meio ambiente, tratando-o como essencial para a melhoria da qualidade da vida humana²⁵².

Os 26 princípios constantes na Declaração de Estocolmo²⁵³ constituem, conforme indica Carolina Hamaguchi ao citar José Afonso da Silva, um prolongamento da Declaração Universal dos Direitos do Homem, de 1948, sendo posteriormente reafirmados pela Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento²⁵⁴ e pela Carta da Terra de 1997²⁵⁵.

Mais precisamente, o preâmbulo à referida Declaração e seu primeiro princípio foram os responsáveis pelas assertivas acima colocadas, uma vez que este declarava que “o homem tem o direito fundamental à liberdade, à igualdade e a condições de vida adequadas, num ambiente de qualidade que permita uma vida com dignidade e bem-estar” e aquele discorria que o meio ambiente equilibrado era “essencial para [...] a fruição dos direitos humanos fundamentais – mesmo o próprio direito à vida”²⁵⁶.

A Declaração de Estocolmo²⁵⁷, como explanado, não foi o único documento que reconheceu o *status* de direito fundamental ao direito ao meio ambiente saudável e que estabeleceu medidas para sua preservação. Destacamos os seguintes instrumentos que assim dispuseram: (i) Convenção sobre Acesso à Informação, Participação Pública e Acesso à Justiça²⁵⁸, (ii) Convenção das Nações Unidas sobre

²⁵²GURSKI, Bruno; GONZAGA Roberto; TENDOLINI; Patrícia. **Conferência de Estocolmo: um marco na questão ambiental.** Disponível em: <http://www.terrabrasilis.org.br/ecotecadigital/pdf/conferencia-de-estocolmo-um-marco-na-questao-ambiental.pdf>. p. 67. Acesso em 17 fev. 2019.

²⁵³CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE HUMANO. **Declaração de Estocolmo sobre Meio Ambiente Humano.** Op. cit.

²⁵⁴CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. **Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento.** Op. cit.

²⁵⁵HAMAGUCHI, Carolina. Op. cit., p. 26-27.

²⁵⁶SHAW, Malcolm N. Op. cit., p. 624.

²⁵⁷CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE HUMANO. **Declaração de Estocolmo sobre Meio Ambiente Humano.** Op. cit.

²⁵⁸ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção sobre Acesso à Informação, Participação no Processo de Tomada de Decisão e Acesso à Justiça em Matéria de Ambiente**, de 25 de junho de 1998. Disponível em: <http://ambienteclplp.org/documentos/outras/convencao-sobre-acesso-a-informacao-participacao-no-processo-de-tomada-de-decisao-e-acesso-a-justica-em-materia-de-ambiente-pdf.aspx>. pdf. Acesso em: 7 out. 2019. Art. 1º: “De forma a contribuir para a proteção do direito que qualquer indivíduo, das gerações atuais ou futuras, tem de viver num ambiente adequado à sua saúde e bem-estar, cada Parte garantirá os direitos de acesso à informação, participação do público no processo de tomada de decisão e acesso à justiça em matéria de ambiente, de acordo com as disposições desta Convenção”.

os Direitos da Criança²⁵⁹, (iii) Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia²⁶⁰, (iv) Carta Africana dos Direitos Humanos e dos Povos de 1981²⁶¹, e (v) Protocolo Adicional à Convenção Americana sobre Direitos Humanos, em Matéria de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais de 1988²⁶².

Tendo em vista que a presente dissertação foca nos aspectos relacionados ao meio ambiente marinho, cumpre esclarecer que a importância da pesquisa reside no fato de que, além de ser considerado direito fundamental e elemento relevante no estudo do Direito Internacional dos Direitos Humanos, alguns dos elementos do meio ambiente marinho são também patrimônio comum da humanidade. Estamos nos referindo aos fundos marinhos e seu subsolo, em conjunto denominados de Área.

O que seria, então, um patrimônio comum da humanidade?

James Lovelock versa que patrimônio é o “bem ou conjunto de bens naturais ou culturais de importância reconhecida num determinado lugar, região, país ou mesmo para a Humanidade, que passa(m) por um processo de tombamento, para que seja(m) protegido(s) e preservado(s)”²⁶³.

Patrimônio comum, por sua vez, é definido por José Cretella Neto como “aquele que não tem um único proprietário, e, sim, pertence a toda a comunidade”²⁶⁴. Complementa o autor acerca de sua origem:

A construção do conceito de patrimônio comum da Humanidade, em diferentes campos do Direito Internacional, tem origem na ideia de *res*

²⁵⁹BRASIL. **Decreto nº 99.710**, de 21 de novembro de 1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99710.htm. Acesso em: 7 out. 2019. Art. 24: “1. Os Estados Partes reconhecem o direito da criança de gozar do melhor padrão possível de saúde e dos serviços destinados ao tratamento das doenças e à recuperação da saúde. Os Estados Partes envidarão esforços no sentido de assegurar que nenhuma criança se veja privada de seu direito de usufruir desses serviços sanitários. 2. Os Estados Partes garantirão a plena aplicação desse direito e, em especial, adotarão as medidas apropriadas com vistas a: [...] c) combater as doenças e a desnutrição dentro do contexto dos cuidados básicos de saúde mediante, *inter alia*, a aplicação de tecnologia disponível e o fornecimento de alimentos nutritivos e de água potável, tendo em vista os perigos e riscos da poluição ambiental; [...]”.

²⁶⁰COMISSÃO EUROPEIA. **Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia**. Disponível em: <https://www.cnpd.pt/bin/legis/internacional/CARTAFUNDAMENTAL.pdf>. Acesso em: 7 out. 2019. Art. 37: “Todas as políticas da União devem integrar um elevado nível de proteção do ambiente e a melhoria de sua qualidade, e assegurá-los de acordo com o princípio do desenvolvimento sustentável”.

²⁶¹CONFERÊNCIA MINISTERIAL DA ORGANIZAÇÃO DA UNIDADE AFRICANA. **Carta Africana dos Direitos Humanos e dos Povos**, de janeiro de 1981. Disponível em: <http://www.dhnet.org.br/direitos/sip/africa/banjul.htm>. Acesso em: 6 out. 2019. Art. 24: “Todos os povos têm direito a um meio-ambiente geral satisfatório, propício ao seu desenvolvimento”.

²⁶²BRASIL. **Decreto nº 3.321**, de 30 de dezembro de 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3321.htm. Acesso em: 6 out. 2019. Art. 11, 1: “Toda pessoa tem direito a viver em meio-ambiente saudável e a contar com os serviços públicos básicos”.

²⁶³LOVELOCK, James. **The Revenge of Gaia – Earth's Climate in Crisis and the Fate of Humanity**. Londres, Basic Books, 2007, p. 3.

²⁶⁴CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 70.

communis (utilização pacífica por todos, liberdade de acesso e repartição equitativa por todos, em benefício de todos), a ser transmitida de uma geração para as seguintes, beneficiando toda a Humanidade, tendo os Estados como *trustees* dos recursos naturais, no interesse de todos.²⁶⁵

José Cretella Neto²⁶⁶ diz serem quatro as principais características do patrimônio comum da Humanidade, quais sejam, (i) seu uso deve ser restrito a fins pacíficos, (ii) sua utilização deve ser racional e almejar à conservação, (iii) ser bem administrado e objetivar sua transmissão às futuras gerações, (iv) todos os Estados devem esforçar-se e cooperar entre si para preservá-lo, pois ele é *res communis*.

Exatamente esses caracteres possuem os fundos marinhos e seu subsolo. Antigamente considerada com *res nullius*, hoje foi pacificado o entendimento de que se trata de *res communis* (ainda que com algumas imperfeições, como aponta parte da doutrina). Isto posto, tem-se que essa região do fundo do mar é de toda a humanidade, de modo que a Convenção de Montego Bay estabeleceu regras precisas sobre o aproveitamento e exploração de seus recursos em seu artigo 137, item 2²⁶⁷.

²⁶⁵Ibid., p. 70.

²⁶⁶Ibid., p. 95.

²⁶⁷ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** Op. cit. Art. 137, 2: “Todos os direitos sobre os recursos da Área pertencem à humanidade em geral, em cujo nome, atuará a Autoridade. Esses recursos são inalienáveis. No entanto, os minerais extraídos da Área só poderão ser alienados de conformidade com a presente Parte e com as normas, regulamentos e procedimentos da Autoridade”.

2 OS IMPACTOS DO COMÉRCIO INTERNACIONAL NO MEIO AMBIENTE MARINHO

Vimos, no capítulo 1, a trajetória percorrida pelas questões ambientais ao longo da história, desde seus primórdios até sua maturação no direito, com o surgimento do Direito Internacional do Meio Ambiente e sua consagração como um direito fundamental do homem. Tendo esclarecido o histórico e a relevância de nosso tema, estudaremos, neste momento, a importância do meio ambiente marinho, os principais impactos causados nos oceanos pela intensificação do comércio internacional e sua consequente tutela jurídica internacional.

2.1 UM MAR DE RIQUEZAS: OS OCEANOS COMO FONTE DE RECURSOS

O meio ambiente marinho é o maior meio biológico do planeta, cujas águas ocupam 71% da superfície da Terra, cobrindo 363 milhões de quilômetros quadrados²⁶⁸ e somando 90% do volume total das águas de nosso planeta. Além de geograficamente dominante, os oceanos exercem um papel fundamental sobre o equilíbrio da biosfera terrestre, determinando o clima de todo o globo²⁶⁹.

Eles também são fonte de diversos recursos naturais e permitem a realização de inúmeras atividades do interesse e necessidade do homem. Os oceanos são estratégicos para a segurança nacional dos diferentes Estados costeiros²⁷⁰, constituem local de trabalho para muitos trabalhadores de distintas nacionalidades e espaço propício para a condução de pesquisas, além de proporcionar turismo e lazer para a população por meio de suas praias adjacentes, cruzeiros e utilização de demais embarcações de recreio.

O mar viabiliza a comunicação intercontinental por meio de cabos de fibra ótica a ele submersos e o comércio internacional, como será abordado em item próprio, representando uma grande fonte de renda. Outra utilidade dos oceanos é a possibilidade de obtenção de água doce por meio de métodos como destilação, congelamento, troca de íons ou eletrodialise, ou a geração de energia pelos ventos, marés, ondas, correntes marinhas, petróleo, deutério, energia da biomassa das algas

²⁶⁸CABRAL, Milton. **As novas fronteiras do mar**. Senado Federal Centro Gráfico, [19--], p. 15.

²⁶⁹JO, Hee Moon. **Introdução ao direito internacional**. São Paulo: LTr, 2004, p. 513.

²⁷⁰ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 728.

ou, até mesmo, pela exploração do gradiente térmico entre sua superfície e seu fundo²⁷¹.

Diversos recursos minerais podem ser encontrados nos oceanos, como sódio, cloro, bromo, nódulos de manganês contendo cobre, níquel, cobalto, ferro, chumbo, sulfetos polimetálicos contendo zinco, alumínio, ouro e prata, além, claro, do petróleo, tratado em tópico específico infra. A medicina também se beneficia do que o mar tem a oferecer. Alguns medicamentos, inclusive, têm sua origem em elementos marinhos, como, por exemplo, o óleo de fígado de bacalhau utilizado para combater o raquitismo, a tetrodoxina extraída do baiacu para minimizar as dores do câncer e o uso de diatomáceas para elaboração de vermífugos.

Em relação às algas, muitos produtos podem ser obtidos a partir delas, como ácidos graxos poli-insaturados (lipídios), carotenoides e ficobilinas (pigmentos), polissacarídeos (açúcares), vitaminas (principalmente a C), proteínas, enzimas, esteróis, micosporinas e diversos compostos bioativos naturais com propriedades antioxidante, redutoras do colesterol, fotoprotetoras, antifúngicas, analgésicas, antibióticas e antivirais, sem mencionar sua destinação para a alimentação²⁷².

Tratando de alimentação, chegamos ao último benefício trazido pelo mar a ser abordado nesta dissertação: o fornecimento de alimentos aos seres humanos. De acordo com Geraldo Eulálio Nascimento e Silva²⁷³, 60% dos habitantes da Terra obtêm entre 40% e 100% das proteínas de que necessitam para viver por meio do consumo de alimentos provenientes do mar, o que significa dizer que a diminuição (ou completa erradicação) dos estoques de peixes mostraria-se catastrófica para o homem. Ainda assim, o consumo tem sido feito de forma irresponsável e por meio de práticas predatórias, conforme estudaremos no tópico correspondente à pesca, de modo que os oceanos têm fornecido aproximadamente 90 milhões de toneladas de peixes todos os anos, sendo o mar territorial responsável por 90% dos peixes consumidos anualmente²⁷⁴.

Devido à tamanha dependência em relação ao mar e a seus recursos, assim como em virtude de sua imprescindibilidade para a biosfera, os oceanos tiveram sua importância reconhecida em diversos instrumentos internacionais, que atestaram que

²⁷¹JO, Hee Moon. Op. cit., p. 513.

²⁷²GIANESELLA, Sônia Maria Flores; SALDANHA-CORRÊA, Flávia Marisa Prado. **Sustentabilidade dos Oceanos**. São Paulo: Blucher, 2010, v. 7, p. 144-145.

²⁷³SILVA, Geraldo Eulálio Nascimento e. Op. cit., p. 105.

²⁷⁴JO, Hee Moon. Op cit., p. 513.

sua tutela e de seus recursos naturais eram fundamentais para que se pudesse atingir o tão desejado desenvolvimento sustentável. Os documentos que trataram dessa condição foram a Agenda 21²⁷⁵, o Plano de Joanesburgo²⁷⁶ e algumas decisões da Comissão de Desenvolvimento Sustentável. Também as *PrepComs* da Rio+20 afirmaram que uma “economia verde” necessariamente se baseia numa “economia azul”, destacando o papel central da exploração sustentável dos oceanos²⁷⁷ e de sua preservação.

2.2 A TUTELA JURÍDICA INTERNACIONAL DO MEIO AMBIENTE MARINHO

Ainda que fundamental para o equilibrado funcionamento da biosfera e fonte de importantes recursos naturais, o meio ambiente marinho tem sofrido com as ações humanas, principalmente as voltadas para o comércio internacional. A pesca tem sido explorada de maneira insustentável e o mar tem recebido o lançamento de esgotos, resíduos urbanos e industriais, substâncias poluentes de portos e navios, material radioativo e diversos outros tipos de poluentes deliberadamente nele lançados²⁷⁸. Para Luís Paulo Sirvinkas²⁷⁹, o mar se tornou uma grande lata de lixo.

Além destes problemas, o mar também está suscetível às intempéries e efeitos do aquecimento global, causado pelo efeito estufa, que aumenta a temperatura média das águas e desequilibra os habitats de diversas espécies marinhas. Outra ameaça é constituída pelo despejo no mar de grande quantidade de *pellets*, minúsculas esferas utilizadas para a limpeza dos tanques e porões dos navios, com concentração de poluentes até um milhão de vezes maior que a da água onde se encontra, envenenando as espécies que acidentalmente as ingerem²⁸⁰.

Recentemente, temos nos familiarizado, também, com os efeitos do descarte de plástico no mar, ou em meios que nele deságuam. De acordo com o PNUMA, existem 46 mil fragmentos de plástico a cada 2,5 quilômetros quadrados da superfície

²⁷⁵BRASIL. **Agenda 21 Global**. Op. cit.

²⁷⁶JURAS, Ilidia da A. G. Martins. **Relatório Especial – Rio+10, o plano de ação de Joanesburgo**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/estudos-e-notas-tecnicas/publicacoes-da-consultoria-legislativa/arquivos-pdf/pdf/207993.pdf>. Acesso em: 13 fev. 2019.

²⁷⁷JUSTE-RUIZ, José. Conservation and sustainable use of marine biodiversity beyond areas of natural jurisdiction. In: PRIEUR, Michel; SILVA; José Antônio Tietzmann e (org.). **Instrumentos jurídicos para a implementação do desenvolvimento sustentável**. Goiânia: Ed. da PUC Goiás, 2012, p. 493.

²⁷⁸ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 728.

²⁷⁹SIRVINSKAS, Luís Paulo. Op. cit., p. 546.

²⁸⁰Ibid., p. 547.

dos oceanos, correspondendo a 70% da poluição marinha por resíduos sólidos. Este Programa estima que 267 espécies, sobretudo pássaros e mamíferos marinhos, engulam tais resíduos ou os levem para seus filhotes, confundindo-os com seus alimentos²⁸¹.

Esta degradação vem se intensificando ao longo dos últimos anos e é agravada pelo fato de ser silenciosa e estar escondida atrás da grandeza dos oceanos. Segundo Cristiano de Souza Lima Pacheco²⁸², é mais difícil visualizar as agressões ao mar do que a uma floresta sendo queimada, pois não conseguimos visualizar a olho nu o que acontece nas profundezas do oceano, de modo que muitas destas agressões não chegam a ser documentadas.

A grande questão envolvendo a tutela do meio ambiente marinho diz respeito ao combate à poluição dos oceanos. De acordo com o Black's Law Dictionary, poluir é “contaminar o solo, ar ou água com substâncias nocivas”²⁸³. Por sua vez, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), conforme estudaremos nos parágrafos que se seguem, estabelece em seu Artigo 1º, item 4, o conceito de poluição de meio marinho como:

Art. 1, 4: A introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir a provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização e deterioração dos locais de recreio.²⁸⁴

De acordo com Celso D. de Albuquerque Mello²⁸⁵, a tendência atual é de se compreender a poluição em seu sentido amplo, ou seja, como qualquer elemento prejudicial à vida humana ou de qualquer outro organismo. Para tanto, três elementos devem estar configurados para que internacional e legalmente ocorra poluição do meio ambiente marinho, quais sejam, que a poluição seja causada por ação ou omissão do homem, que ela provoque efeitos nocivos ou deletérios às substâncias do

²⁸¹Ibid., p. 547.

²⁸²PACHECO, Cristiano de Souza Lima. Pesca predatória de arrasto costeiro: uma prática medieval, ilegal e devastadora dos estoques pesqueiros. In: FREITAS, Vladimir Passos de (coord). **Direito Ambiental em Evolução**, n. 5. Curitiba: Juruá Editora, 2011, p. 112.

²⁸³CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 84. “*To contaminate the soil, air or water with noxious substances*”.

²⁸⁴ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Op. cit.

²⁸⁵MELLO, Celso D. de Albuquerque. Op. cit., p. 1.279.

meio marinho e que tais efeitos nocivos ocorram em outro Estado ou em área fora da jurisdição nacional²⁸⁶.

A poluição marinha, conforme nos indica a melhor doutrina, pode ser causada por (i) fontes terrestres, incluindo rios, estuários, dutos e instalações de descarga²⁸⁷, ou seja, é a poluição produzida em terra e levada até o meio marinho pelas águas doces, sendo denominada de “poluição telúrica”, (ii) alijamento deliberado de refugos, principalmente de óleos usados provenientes de navios na operação de lavagem e pelo seu deslastreamento²⁸⁸, inclusive despejo de *containers* no mar, (iii) atividades relativas aos fundos marinhos sob jurisdição nacional, e (iv) pela atmosfera ou através dela²⁸⁹.

Até o século XX, a questão da poluição marinha não constituía grandes problemas, até que, a partir de então, acabou adquirindo proporções catastróficas devido a sua crescente e desenfreada prática e ao crescimento das embarcações utilizadas no comércio internacional²⁹⁰, fazendo com que as atenções da comunidade internacional se voltassem para a preservação dos mares como necessidade ambiental, e não apenas como necessidade econômica²⁹¹. Isto motivou a formalização da proteção do meio marinho contra todas as formas de poluição como a mais alta responsabilidade dos Estados, conforme a Recomendação nº 92 da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente Humano, de 16 de junho de 1972²⁹² e de diversos instrumentos jurídicos internacionais para regulamentar e tutelar a questão.

A tutela jurídica internacional do meio ambiente marinho é, então, estruturada por meio de diversas convenções que objetivam a preservação dos oceanos e seus recursos. Como documento principal temos a CNUDM²⁹³, que será estudada em maiores detalhes ainda neste item, correspondendo ao instrumento que abrange a maior quantidade de assuntos relacionados ao meio marinho. Trata-se de convenção guarda-chuva, trazendo diretrizes gerais de preservação do ecossistema aquático para que outros normativos venham a complementá-la.

²⁸⁶SILVA, Geraldo Eulálio Nascimento e. Op. cit., p. 99.

²⁸⁷SILVA, José Afonso da. Op. cit., p. 152.

²⁸⁸SOARES, Guido Fernando Silva. Op. cit., p. 131.

²⁸⁹SILVA, José Afonso da. Op. cit., p. 152.

²⁹⁰SOARES, Guido Fernando Silva. Op. cit., p. 131.

²⁹¹ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 728.

²⁹²SILVA, José Afonso da. Op. cit., p. 152.

²⁹³ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** Op. cit.

Suplementarmente, temos vários outros instrumentos de tutela, cada um tendo por objeto uma ou mais espécies de seres vivos, uma região geográfica, ou diferentes tipos de ambiente, tornando sua proteção jurídica fragmentada²⁹⁴ e contribuindo para que o direito do meio ambiente marinho seja a subárea do Direito Internacional do Meio Ambiente com a maior quantidade de convenções²⁹⁵, sendo considerada por muitos como a área mais evoluída neste sentido²⁹⁶.

Além da pluralidade de tratados internacionais sobre a temática, foram criados, também, alguns programas e organizações para auxiliar na condução dos objetivos preservacionistas. José Cretella Neto²⁹⁷ menciona a FAO, competente em matéria de pesca, a IMO, dotada de funções regulatórias em matéria de navegação e transportes marítimos (recentemente focando na poluição), e organizações regionais, como a OCDE, que passaram a desempenhar relevante papel em certos campos de atividade, como a pesca, os créditos para a construção naval e a proteção do meio ambiente. Importante destacar também o *Regional Seas Programme*, iniciado pelo PNUMA em

²⁹⁴CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 539.

²⁹⁵Dentre as convenções sobre a preservação do meio ambiente marinho, podemos citar, além das que serão expressamente estudadas nesta dissertação, as seguintes: Convenção Regional do Kwait para Cooperação sobre Proteção do Meio Ambiente Marinho da Poluição (1978), Convenção para Cooperação sobre Proteção e Desenvolvimento do Meio Ambiente Marinho e Costeiro da Região Oeste e Central Africana (1981), Convenção sobre Proteção do Meio Ambiente Marinho e Costeiro da área do Sudeste do Pacífico (1981), Convenção Regional sobre Proteção do Meio Ambiente do Mar Vermelho e Golfo de Aden (1982), Convenção sobre Proteção e Desenvolvimento do Meio Ambiente Marinho da Região do Largo Caribe (1983), Convenção para Proteção, Gerenciamento e Desenvolvimento do Meio Ambiente Marinho e Costeiro da Região Oriental da África (1985), Convenção sobre Proteção de Recursos Naturais e Meio Ambiente da Região do Pacífico Sul (1986), Convenção para a Proteção do Meio Ambiente Marinho do Atlântico Norte (1992), Convenção sobre Prevenção de Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos Sólidos e outras matérias (1972), Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (1973), Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (1977), Convenção Internacional sobre o Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo (1990), Protocolo relativo às Áreas e Vida Selvagem Especialmente Protegidas à Convenção para a Proteção e Desenvolvimento do Meio Ambiente Marinho da Região do Grande Caribe (1990), Convenção para a Proteção do Salmão no Atlântico Norte (1982), Convenção da Futura Cooperação Multilateral Pesqueira no Noroeste do Atlântico (1978), Convenção da Futura Cooperação Multilateral Pesqueira no Nordeste do Atlântico (1980), Convenção sobre Pesca e Conservação dos Recursos Vivos do Mar Báltico (1973), Convenção sobre a Conservação dos recursos Vivos Marinhos Antárticos (1980), Convenção sobre a Proteção do Meio Ambiente Marinho na Área do Mar Báltico (1974), Convenção para a Proteção do Mar Mediterrâneo Contra a Poluição (1976), Protocolo Relativo à Cooperação ao Combate à Poluição do Mar Mediterrâneo por Descarga de Embarcações e Aeronaves (1976), Protocolo para Prevenção de Poluição do Mar Mediterrâneo por Descargas de Embarcações e Aeronaves (1976), Acordo Relativo à Proteção das Águas do Mediterrâneo (1976), Protocolo para a Proteção do Mar Mediterrâneo contra a Poluição Telúrica (1980), Protocolo Relativo às Áreas de Proteção Especial Mediterrâneas (1982), Protocolo Relativo à Cooperação no Combate à Poluição em Casos de Emergência (1981), dentre outras.

²⁹⁶JO, Hee Moon. Op. cit., p. 478-479.

²⁹⁷CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 548.

1947 com o objetivo de endossar um enfoque regional para a administração dos recursos marinhos e costeiros e diminuir a poluição telúrica²⁹⁸.

Como esclarecido, o mais importante documento referente ao meio ambiente marinho é a CNUDM²⁹⁹, o que justifica que passemos ao seu estudo de maneira mais aprofundada. Tal Convenção foi fruto de um longo período de discussões acerca do ecossistema marinho, ocorridas durante mais de 20 anos em três grandes conferências realizadas sob os auspícios da ONU. A primeira delas ocorreu em 1958, em Genebra, resultando em quatro convenções: (i) Convenção sobre Mar Territorial e Zona Contígua, (ii) Convenção sobre Alto-Mar, (iii) Convenção sobre Pesca e Conservação dos Recursos Biológicos do Alto-Mar e (iv) Convenção sobre Plataforma Continental.

Estas convenções, contudo, receberam críticas por terem aplicação muito limitada e por não estabelecerem uma obrigação efetiva de evitar a poluição dos mares e proteger o meio marinho, inclusive se abstendo de definir o termo “poluição”³⁰⁰. Outra falha apontada foi o insucesso das partes em chegar a um acordo sobre a largura do mar territorial e das zonas de pesca exclusivas dos Estados, demonstrando a necessidade de se convocar uma segunda conferência sobre o assunto³⁰¹.

Dois anos mais tarde, foi realizada a Segunda Conferência da ONU sobre o Direito do Mar para solucionar as questões restantes, porém novamente não se chegou a nenhum acordo. Assim, em 1973, a ONU convocou a Terceira Conferência sobre o Direito do Mar, que teve duração de quase uma década e resultou na adoção do texto final da CNUDM³⁰², em 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay, na Jamaica³⁰³.

Com 320 artigos e diversos anexos, a Convenção entrou em vigor no dia 16 de novembro de 1994, um ano após o mínimo de sessenta Estados ratificantes ou

²⁹⁸SILVA, Geraldo Eulálio Nascimento e. Op. cit., p. 98.

²⁹⁹ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** Op. cit.

³⁰⁰HUI, Wang. Transboundary vessel-source marine pollution – international legal framework and its application to China. In: FAURE, Michael (org.). **China and International Environmental Liability.** Northampton, MA: Edward Elgar, 2008, p. 69.

³⁰¹CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 548.

³⁰²ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** Op. cit.

³⁰³JO, Hee Moon. Op. cit., p. 515-516.

aderentes ser atingido³⁰⁴, tratando de temas de grande interesse aos governos, como o espaço oceânico – mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva, plataforma continental e alto-mar - e as diversas formas de sua utilização - navegação, sobrevoo, passagem inofensiva pelo mar territorial, estreitos utilizados para a navegação internacional -, trazendo normas aplicáveis a navios mercantis, navios de Estado utilizados para fins comerciais, navios de guerra e outros navios de Estado utilizados para fins não comerciais³⁰⁵, Estados arquipélagos, exploração de recursos, conservação, contaminação e pesca³⁰⁶.

Nota-se que parte considerável de seus dispositivos diz respeito à proteção do meio ambiente marinho³⁰⁷, regulando aspectos de sua proteção contra todas as formas de poluição e assuntos relacionados à preservação da vida marinha por meio da regulamentação da pesca internacional no alto-mar e na zona econômica exclusiva³⁰⁸. Sidney Guerra ensina que seu texto traz determinadas obrigações que devem ser observadas pelos Estados signatários, como, por exemplo:

- i) Proteção e preservação do meio ambiente marinho; ii) adoção de medidas isoladas ou conjuntas no sentido de prevenir, reduzir e conter a poluição do meio ambiente marinho; iii) não desviar o prejuízo causado pela poluição de uma zona para outra nem substituir um tipo de poluição por outro; iv) cooperação em caso de situação crítica causada por poluição; v) vigiar permanentemente os riscos de poluição e seus efeitos; vi) avaliar os efeitos potenciais das atividades que possam gerar poluição e vigiar os efeitos de todas as atividades autorizadas.³⁰⁹

Tendo em vista a abrangência desta Convenção, indiscutível sua importância para o meio ambiente marinho. Não somente considerada o marco fundamental para os aspectos de soberania, jurisdição, direitos e obrigações dos Estados em relação aos mares e seus recursos, ela é tida como um dos instrumentos mais completos do Direito Internacional do Meio Ambiente³¹⁰, funcionando como uma verdadeira constituição para os oceanos³¹¹.

Sidney Guerra, inclusive, elucida que ela tem relevância não apenas para o Direito Internacional do Meio Ambiente, mas para o Direito Internacional como um

³⁰⁴REZEK, José Francisco. Op. cit., p. 372.

³⁰⁵GUERRA, Sidney. Op. cit., p. 218.

³⁰⁶MILARÉ, Édis. Op. cit., p. 1.577.

³⁰⁷CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 551.

³⁰⁸SOARES, Guido Fernando Silva. Op. cit., p. 132-134.

³⁰⁹GUERRA, Sidney. Op. cit., p. 629.

³¹⁰MILARÉ, Édis. Op. cit., p. 1577.

³¹¹NEGRINI, Maria Carolina. **A construção fragmentada do Direito Ambiental Internacional – realidade e perspectiva.** Tese (Doutorado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2013, p. 56.

todo, vez que é uma das mais perfeitas normas vigentes na sociedade internacional, destacando os entendimentos de Guido Fernando Silva Soares a este respeito:

Elá representa não só a uma consolidação das normas escritas sobre todos os aspectos jurídicos relacionados aos espaços marítimos e oceânicos, tais como a definição e delimitação de tais espaços, definição dos direitos dos Estados sobre esses espaços, estabelecimento de normas quanto à navegação, exploração e conservação dos recursos vivos e minerais, normas essas esparsas em vários instrumentos internacionais e multilaterais, como também uma transformação de costumes internacionais em direito escrito, além de ter introduzido importantes conceitos jurídicos novos (como a definição de zona econômica exclusiva, ao lado das tradicionais de mar territorial e de alto-mar, bem como a regulamentação dos fundos marítimos e oceânicos entre outros).³¹²

Não obstante a maioria da doutrina considerar referida Convenção como de fundamental importância para o Direito Internacional, alguns doutrinadores apresentam divergência em relação a este entendimento, como Geraldo Eulálio Nascimento e Silva³¹³. Para ele, a CNUDM não é um instrumento tão imprescindível para a tutela dos mares por uma série de motivos que serão elencados.

O primeiro deles corresponde ao fato de que, tendo sido redigidas na década de 1970, as normas adotadas já estão superadas em vários pontos e deixam a desejar em matéria ambiental. O segundo argumento apresentado se refere à existência de outros documentos importantes para a tutela do meio ambiente marinho, com dispositivos mais específicos e eficientes para a preservação dos oceanos, como referido anteriormente. Por fim, no que tange à inovação, a CNUDM trouxe novidade apenas no tocante à “Área”, de modo que nada mais fez do que reproduzir trechos de convenções já existentes, todas mais precisas e antigas³¹⁴.

Apesar das críticas, com as quais concordamos em parte, não há como tratar do meio ambiente marinho sem mencionar a CNUDM, peça chave no regime jurídico internacional dos mares em sua ótica ambiental, avaliado aqui por ser fundamental para compreendermos de que maneira os impactos do comércio internacional no meio ambiente marinho estão sendo tutelados na atualidade.

³¹²GUERRA, Sidney. Op. cit., p. 629.

³¹³SILVA, Geraldo Eulálio Nascimento e. Op. cit., p. 97.

³¹⁴Ibid., p. 97, 101.

2.3 NEXO DE CAUSALIDADE ENTRE O LIVRE-COMÉRCIO E OS PROBLEMAS AMBIENTAIS

Antes de estudarmos os principais impactos no meio ambiente marinho causados pela intensificação do comércio internacional nas últimas décadas, cumpre tecermos breves considerações para avaliarmos se, de fato, há um nexo causal entre o livre-comércio e os problemas ambientais³¹⁵, debate que tem gerado crescente interesse, preocupação e controvérsia em diversos fóruns internacionais³¹⁶.

Múltiplos são os argumentos utilizados nesta discussão, podendo estes serem polarizados em dois grandes grupos distintos, ainda que haja posições que se encontrem entre estes dois extremos, as quais não serão aqui abordadas. De forma sucinta, de um lado temos que o livre-comércio contribui significativamente para a degradação ambiental; do outro, que a liberalização comercial pode trazer benefícios para o meio ambiente. Vejamos quais são eles.

Os defensores da ideia de que o comércio internacional impacta negativamente o meio ambiente se valem de inúmeros argumentos para sustentar seu posicionamento. Para Patrícia Nunes Lima Bianchi³¹⁷, diversos são os fatores que contribuem para a degradação do meio ambiente, de modo que o incentivo ao

³¹⁵José Cretella Neto (CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 470) leciona que não é fácil estabelecer relações diretas entre o comércio internacional e seus impactos no meio ambiente porque esta interação é composta simultaneamente por muitos fatores distintos, razão pela qual deve-se adotar critérios com certo grau de arbitrariedade na tentativa de traçar relações de causa e efeito. Diversas metodologias objetivam comprovar este nexo, de modo que a dos economistas Birdsall e Wheeler tem sido a mais utilizada. Discorre referido autor: “Por esse critério, os efeitos são divididos em diretos e indiretos. Os primeiros estão relacionados aos padrões de produção adotados e aos tipos de transportes empregados, bem como às distâncias percorridas, entre a origem das matérias-primas, o local de fabricação e os pontos de venda. Incluem consumo energético, poluição atmosférica, vazamentos de produtos químicos e petróleo, e acidentes ecológicos em geral. Os efeitos indiretos são, por sua vez, subdivididos em estáticos e dinâmicos. Os estáticos consistem nos “efeitos ambientais em curto prazo de um aumento nos fluxos comerciais”, e “são característicos dos setores de especialização produtiva do país, nos quais se intensifica o uso dos recursos existentes”. Os dinâmicos produzem três tipos de efeitos: escala, composição e tecnológico. O efeito escala advém da taxa de crescimento econômico, uma vez que implica a expansão da atividade produtiva e do nível de renda. Portanto, essa ampliação da economia acarreta maior pressão sobre o meio ambiente, em razão dos inputs demandados e dos outputs gerados, associados aos níveis mais elevados de produção e de consumo. O efeito composição (também denominado efeito setorial), manifesta-se em função da diferente contribuição de cada setor para formar o valor adicionado. Se determinadas etapas demandarem maior consumo de combustíveis fósseis – como a fabricação de aço, por exemplo – o impacto de um processo produtivo que inclua o aço sobre o meio ambiente será maior do que outro, que empregue outro componente. Modificações na composição industrial podem elevar ou aumentar o nível total das emissões. [...] o efeito tecnológico faz-se sentir quando ocorrem mudanças na intensidade de poluição de cada processo produtivo, no sentido de adotar padrões e *know-how* menos poluentes.”

³¹⁶QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 94.

³¹⁷BIANCHI, Patrícia Nunes Lima. **Meio Ambiente:** certificações ambientais e comércio internacional. 2. ed. rev. e atual. Curitiba: Juruá, 2009, p. 38.

aumento do volume do comércio internacional figura entre os mais graves. Para ela, os promotores mais árduos dessa expansão desenfreada parecem negligenciar os valores fundamentais da humanidade, como a própria vida e sua defesa³¹⁸.

A maior liberdade comercial recentemente experimentada pelo mundo tem causado o aumento da demanda global por novos produtos, motivado também pela reprodução, nos países em desenvolvimento, do padrão de vida característico dos países já desenvolvidos. Por sua vez, o aumento da demanda incentiva diversos *players* a buscar, cada vez mais, condições mais vantajosas de venda e de lucro, o que implica, muitas vezes, na desconsideração das externalidades negativas de seus processos produtivos e dos impactos que seus produtos possam provocar no meio ambiente.

Desta maneira, conforme versa José Cretella Neto³¹⁹, as empresas buscam a maximização de seus lucros por meio da adoção de um custo mínimo de produção e distribuição, desconsiderando por completo os danos ambientais causados por sua atividade. Este fenômeno é principalmente observado nos países em desenvolvimento, uma vez que estes tentam colocar-se de forma mais competitiva no mercado internacional, diminuindo seus padrões ambientais por meio da técnica denominada de “*race to the bottom*”³²⁰.

Esta busca por custos de produção e transporte cada vez menores ocasionada pela abertura comercial funciona, também, como um incentivo para que determinadas indústrias se transfiram com facilidade para localidades onde os padrões ambientais sejam menos rigorosos, os chamados “*pollution havens*”. Estabelecidas nestes novos locais, mais lenientes em relação à proteção do meio ambiente, estas indústrias conseguem produzir a um custo menor, ao mesmo tempo em que contribuem em demasia para que ocorra a globalização das externalidades negativas oriundas de seu processo produtivo³²¹.

Acerca deste processo de realocação industrial, Fábio Albergaria de Queiroz³²² dispõe que os “*pollution havens*” são assim denominados por serem verdadeiros

³¹⁸Ibid., p. 48.

³¹⁹CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 472.

³²⁰DURÃES, Rafael Pedra. **Comércio internacional e meio ambiente.** Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Economia) - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004, p. 9.

³²¹OLIVEIRA, André Soares. **Regimes Internacionais e a Interação entre a OMC e os Acordos Ambientais Multilaterais.** Disponível em: <http://anppas.org.br/encontro5/cd/artigos/GT15-484-1002-20100903202553.pdf>. Acesso em: 27 maio 2019, p. 12.

³²²QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 125.

refúgios da poluição, correspondendo aos países nos quais as normas ambientais são menos rigorosas ou até mesmo inexistentes. Para ele, de acordo com o posicionamento ambientalista, trata-se de um “jogo onde o meio ambiente sai como o grande perdedor em benefício do livre-comércio”³²³.

Em relação ao argumento de que o aumento do comércio internacional gera efeitos positivos ao combater a pobreza e promover o desenvolvimento e o crescimento econômico, a ser apresentado mais adiante, temos alguns contrapontos que evidenciam seus aspectos negativos e prejudiciais ao meio ambiente. Primeiramente, esclarecemos que de forma alguma ele garante que o maior crescimento de um país beneficiado pelo livre-comércio seja seguido por uma distribuição justa e igualitária de renda para seus habitantes.

No mais, vemos que esta suposta riqueza trazida pelo aumento do comércio internacional trouxe também uma infinidade de efeitos prejudiciais, uma vez que o crescimento e desenvolvimento de alguns países implicou, historicamente, na marginalização de outros, aumentando ainda mais a pobreza em determinadas regiões do globo e, por consequência, agravando a deterioração do meio ambiente.

Apenas para ilustrarmos um exemplo de cenário onde o aumento da renda em certa localidade proveniente das operações do comércio internacional produz efeitos diretos no meio ambiente, valemo-nos das considerações de Douglas M. Johnston:

Tendências históricas têm indicado que quando aumentam os níveis de renda, aumenta o consumo *per capita* de proteína (que inclui o peixe). Tendo em vista ser o peixe parte tradicional de muitas dietas nacionais, é de se esperar que o aumento de níveis de renda intensificará também a demanda de peixe.³²⁴

Aqui, ressaltamos que o simples aumento na demanda de peixe não necessariamente implica em impacto negativo para o meio ambiente marinho. Nossa preocupação reside, contudo, na maneira como essa pesca será realizada, tendo em vista os efeitos desastrosos provocados pela modalidade de arrasto, a ser estudada em maiores detalhes em item próprio.

André Soares Oliveira³²⁵ ensina que as várias deliberações acerca de temas como comércio internacional, investimentos e movimentação de capitais em um mundo globalizado traz graves impactos para o meio ambiente, o que força

³²³Ibid., p. 126.

³²⁴JOHNSTON, Douglas M. (org.). **A política marítima e a comunidade litorânea: o impacto do Direito Marítimo.** Tradução de Edilson Alkmim Cunha. São Paulo: Editora Cultrix, 1976, p. 102.

³²⁵OLIVEIRA, André Soares. Op. cit., p. 13.

instituições internacionais, a exemplo da OMC, como veremos mais adiante, a inserir a questão ambiental em suas agendas, bem como considerar o meio ambiente nas suas decisões.

Temos, portanto, que os argumentos no sentido de que um maior intercâmbio comercial provoca efeitos indesejados no meio ambiente pressupõem uma estreita relação de causa e efeito entre estes elementos³²⁶. Eles se pautam na ideia de que o aumento do comércio internacional gera distúrbios ao meio ambiente, permitindo questionamentos acerca do papel do livre-comércio não apenas na promoção do bem-estar coletivo, mas também na preservação do meio ambiente³²⁷.

Estas críticas, consequentemente, estendem-se à OMC, desafiando a maneira pela qual esta organização tem se posicionado em relação à temática ambiental, principalmente no que diz respeito aos possíveis impactos do livre-comércio sobre o meio ambiente e no seu empenho na busca deste equilíbrio. Para a maior parte dos ambientalistas, a OMC tem endereçado apenas os impactos que as regulamentações ambientais produzem nos fluxos de comércio, desconsiderando os resultados nocivos dos acordos comerciais para o meio ambiente³²⁸.

Por outro lado, conforme versa Fábio Albergaria de Queiroz³²⁹ os adeptos do livre-comércio sustentam que o aumento do intercâmbio comercial não pode ser considerado como a origem da degradação ambiental, como sugerem os ambientalistas. Igualmente leciona Marden de Melo Barboza³³⁰, para quem “um maior intercâmbio comercial teria apenas a capacidade de potencializar ou tornar mais evidentes problemas ambientais já existentes que, mais cedo ou mais tarde, teriam que ser enfrentados”.

Além disso, comum é o argumento de que a intensificação do comércio internacional propicia a adoção, difusão e transferência de tecnologias ambientalmente mais saudáveis³³¹, de modo que estas tecnologias “verdes” poderiam diminuir o impacto ambiental produtivo e a geração de resíduos, fazendo uma melhor gestão dos recursos naturais disponíveis. A liberalização comercial permite, assim, o

³²⁶QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 121.

³²⁷Ibid., p. 117-118.

³²⁸Ibid., p. 120-121.

³²⁹Ibid., p. 134.

³³⁰BARBOZA, Marden de melo. **O comércio internacional e seus impactos sobre o meio ambiente: degradação ou maior sustentabilidade?** Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) - Universidade de Brasília, Brasília, 2001, p. 56.

³³¹QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 137.

acesso a produtos e insumos de menor impacto ambiental, bem como gera crescimento econômico, permitindo maior acessibilidade ao consumo de bens sustentáveis.

No que diz respeito ao consumo destes bens, Fábio Albergaria de Queiroz³³² destaca que o mercado consumidor está cada vez mais exigente em relação aos aspectos ambientais dos produtos, o que justifica a implementação de programas de gestão ambiental nas empresas para que estas se tornem mais competitivas³³³. Para ele:

Os resultados têm indicado que a incorporação da componente ambiental no processo produtivo das corporações industriais eleva a sua competitividade, melhora sua imagem, além de contribuir para garantir a sustentabilidade do processo de desenvolvimento econômico e, consequentemente, elevar os níveis de qualidade ambiental e de bem-estar da população.³³⁴

Por fim, conforme já afirmado pelo Banco Mundial, o meio ambiente é, sobretudo, um problema da pobreza e das populações pobres³³⁵. Desta forma, o combate à pobreza por meio de iniciativas que apoiem o desenvolvimento do comércio internacional é fundamental para que haja uma proteção ambiental mais efetiva.

Vistos os principais argumentos existentes na doutrina a respeito do nexo causal entre a intensificação do comércio internacional e os problemas ambientais, seguimos com nosso entendimento acerca do assunto. Primeiramente, deve-se esclarecer que os efeitos da abertura comercial não são uniformes em todos os lugares, o que significa que seus impactos sobre o meio ambiente podem variar entre positivos e negativos³³⁶. Sabemos, também, que os benefícios do comércio internacional são numerosos – vários, inclusive, alheios aos objetivos desta dissertação -, de modo que não nos aventuremos aqui a esgotar todas as vantagens por ele trazidas.

Contudo, no que tange aos benefícios gerados especificamente ao meio ambiente, devemos admitir que são limitados, reduzidos principalmente na questão do desenvolvimento de tecnologias “verdes” e no combate à pobreza. Por esta razão, e considerando o caráter indireto e pouco mensurável destas externalidades positivas,

³³²Ibid., p. 134.

³³³Ibid., p. 140.

³³⁴Ibid., p. 140.

³³⁵Ibid., p. 120-121.

³³⁶Ibid., p. 148.

confessamos ter dificuldade em reconhecer que estes aspectos deveriam se destacar em relação aos negativos.

Somos da opinião, portanto, que referido nexo causal se efetiva claramente, uma vez que, apesar dos benefícios citados, predominam os aspectos negativos desta interação, já que seus efeitos, pelo contrário, são diretos, imediatos na grande maioria das vezes, graves, quantificáveis, recorrentes e capazes de deixar danos para as gerações futuras, conforme pode ser observado nos principais impactos que serão abordados neste mesmo capítulo.

2.4 PRINCIPAIS IMPACTOS NO MEIO AMBIENTE MARINHO CAUSADOS PELA INTENSIFICAÇÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL

Superada a discussão no item supra, como visto, o comércio internacional em sua dimensão e forma atual impacta negativamente o globo como um todo, sendo os problemas ambientais por ele causados transfronteiriços. Não obstante a generalização geográfica dos efeitos antropogênicos, o mar é um dos ecossistemas mais diretamente afetados pelo comércio internacional em função de ser palco das grandes transações mercantis e viabilizar o transporte entre os diferentes continentes por meio dos navios cargueiros. Por esta razão, acaba naturalmente sendo prejudicado em proporção maior do que outros ecossistemas.

Neste sentido, muitos doutrinadores discorrem que, de todas as fontes de poluição marinha já estudadas, a principal é a proveniente das operações sem sustentabilidade dos navios do comércio internacional que despejam resíduos durante a sua rota e lançam hidrocarbonetos no mar, sem mencionar o derrame acidental de hidrocarbonetos a partir do porão de navios, queda de barris no mar, *containers*, embrulhos e demais objetos contendo substâncias nocivas para o meio marinho. Corroboram este pensamento Malcolm Shaw³³⁷, Geraldo Eulálio do Nascimento e Silva³³⁸, Rodrigo Fernandes More³³⁹, Alexandre Kiss³⁴⁰, Wang Hui³⁴¹, Nancy K.

³³⁷SHAW, Malcolm N. Op. cit., p. 666.

³³⁸SILVA, Geraldo Eulálio Nascimento e. Op. cit., p. 102.

³³⁹MORE, Rodrigo Fernandes. O regime de regulação, proteção e prevenção da poluição do meio marinho na Convenção de Direito do Mar. In: GRANZIERA, Maria Luiza Machado; REI, Fernando (coord). **Direito Ambiental Internacional**: avanços e retrocessos. São Paulo: Editora Atlas, 2015, p. 69.

³⁴⁰KISS, Alexandre Charles; SHELTON, Dinah. Op. cit., p. 150.

³⁴¹HUI, Wang. Op. cit., p. 64.

Kubasek e Gary S. Silverman³⁴². Vejamos as lições de Wang Hui, Gary S. Silverman e Nancy K. Kubasek, respectivamente:

Outra fonte principal é o transporte marítimo ou atividades relacionadas com embarcações, como petroleiros que transportam petróleo ou outros produtos químicos pela via marítima e outras embarcações que transportam cargas perigosas e nocivas. O transporte pelo oceano é realizado hoje em dia frequentemente entre Estados diferentes. Consequentemente, quando a poluição provém de atividades relacionadas com o transporte marítimo ou de fontes relacionadas com embarcações, ocorre frequentemente que o incidente de poluição pode ser gerado a partir de um país ou em alto-mar onde nenhum país reivindica jurisdição, mas pode gerar efeitos adversos no território ou jurisdição de outro Estado. Assim, a poluição marinha causada por atividades relacionadas a embarcações é muitas vezes transfronteiriça por natureza (grifos nossos, tradução nossa)³⁴³.

A destruição potencial do ambiente marinho vem primeiramente de três fontes: transporte marítimo, poluição telúrica, e o despejo de lixo no oceano. O principal problema causado pelo transporte marítimo é a poluição gerada pelo óleo marinho. Noventa por cento deste óleo são das operações padrão do navio, do deslastreamento, e da lavagem do tanque. Apenas cerca de dez por cento resultam dos acidentes com petroleiros [...] (grifos nossos, tradução nossa)³⁴⁴.

Antes de adentrarmos nos danos em espécie causados por este intenso fluxo comercial, cumpre tecermos breves considerações acerca da logística marítima, o modal indiscutivelmente mais utilizado no comércio internacional em virtude de seus benefícios.

Dentre as vantagens apresentadas pelo modal marítimo, em comparação a outros modais como o aéreo, rodoviário, ferroviário ou dutoviário, podemos destacar que (i) há possibilidade de transporte de qualquer tipo de carga em navios com funcionalidades versáteis, (ii) o custo do frete é inferior, (iii) o limite de tamanho da carga a ser transportada é significativamente superior do que em outros modais e (iv) grandes distâncias podem ser percorridas.

De maneira geral, conforme versa Douglas M. Johnston, “[...] o transporte de cargas pesadas por mar, em grandes navios, é a maneira mais barata de transportar

³⁴²KUBASEK, Nancy K.; SILVERMAN, Gary S. **Environmental Law**. New Jersey: Person, 2004, p. 407.

³⁴³HUI, Wang. Op. cit., p. 64. “*Another main source is marine shipping or vessel-related activities, such as tankers carrying oil or other chemicals by sea and other vessels carrying hazardous and noxious cargoes. Ocean shipping is nowadays frequently carried out between different states. Consequently, when pollution comes from shipping-related activities or vessel-related sources, it often occurs that the pollution incident may be generated from inside one country or on the high seas where no country claim jurisdiction, but it can inflict adverse effects in the territory or jurisdiction of another state. Hence, marine pollution caused by vessel-based activities is often transboundary in nature.*”

³⁴⁴KUBASEK, Nancy K.; SILVERMAN, Gary S. Op. cit., p. 407. “*Potential destruction of the ocean environment comes primarily from three sources: ocean shipping, land-based pollution, and the dumping of wastes into the ocean. The primary problem caused by marine shipping is pollution created by marine oil. Ninety percent of this oil is from standard ship operations, deballasting, and tank washing. Only about ten percent results from tanker accidents [...].*”

bens a longas distâncias com velocidades relativamente pequenas³⁴⁵. E, justamente por esta razão, 95% das trocas comerciais da atualidade são realizadas pelo modal marítimo, permitindo uma expansão da indústria marítima que, a cada ano, lança mais navios ao mar para transportar mercadorias entre os países.

Juntamente ao aumento do número de navios navegando nos oceanos, vislumbramos também a necessidade de criação de novos portos para atender com maior eficiência as transações comerciais – ocasionando, eventualmente, impactos ambientais nestas novas zonas portuárias – e o crescimento em tamanho destes navios, que passam a comportar um volume cada vez maior de carga, demandando, consequentemente, um volume maior de combustível para funcionar. Neste sentido discorre Douglas M. Johnston:

Os imensos espaços do oceano, outrora livres, começam a se tornar congestionados. Hoje, a quantidade de barcos que usam o Canal da Mancha tem dado a essa via marítima o aspecto de uma importante rodovia de tráfego de caminhões.

[...]

Os navios, por sua vez, estão crescendo em tamanho e em complexidade. O novo supertanque e o cargueiro LNG (Liquefied Natural Gas) põem problemas inteiramente novos em termos de exigências portuárias, estocagem e facilidades de transporte, e ameaçam o meio ambiente e o estabelecimento de potenciais responsabilidades que vão além da capacidade das companhias de seguros marítimos de correr risco.

[...]

Além disso, as mudanças tecnológicas resultam muitas vezes em economia de escala que criam pressões econômicas que afetam o ritmo e a forma organizacional da exploração dos recursos do oceano. Essas forças são, por sua vez, afetadas pelas situações de oferta e procura.³⁴⁶

Não é novidade, contudo, a importância e a utilização dos mares para o comércio internacional. O que se alterou, como vimos, foi a intensidade dessa atividade, uma vez que os oceanos sempre foram utilizados no transporte de cargas. José Cretella Neto leciona que esse fenômeno ocorre desde a pré-história, de forma mais rudimentar, sendo aprimorada ao longo do tempo. *In verbis*:

Navega-se desde a pré-História. No início, o transporte era feito em pirogas rudimentares, ainda usadas por certas tribos da África, da Austrália e da América do Sul. Na teoria da navegação, há três problemas fundamentais: assegurar a flutuação, garantir a estabilidade da embarcação e conseguir fender a água, e, já na era neolítica, essas três condições já se encontravam satisfeitas e, com o correr dos séculos, mantiveram-se essas condições, ganhando os barcos em dimensões, proporções e adaptações, conforme as necessidades e o desenvolvimento da tecnologia. O primeiro povo a se utilizar da navegação para a atividade comercial regular foi o fenício, que

³⁴⁵ JOHNSTON, Douglas M. (org.). Op. cit., p. 79.

³⁴⁶ Ibid., p. 63.

trocava mercadorias com os povos da costa ocidental da África e dominou o Mar Mediterrâneo, estabelecendo várias colônias.³⁴⁷

Apesar de fundamental para o mundo globalizado, trata-se de atividade com severos impactos ambientais, a seguir explorados, que contribuem em demasia para o aumento da poluição marinha. É por este motivo que Eliane M. Octaviano Martins aclara que se consolida “a premissa de que o desenvolvimento sustentável enseja transportes sustentáveis”³⁴⁸. Guido Fernando Silva Soares traduz estas preocupações conforme pode ser observado no excerto abaixo:

Não se deve perder de vista que o transporte internacional marítimo e oceânico é o fator central e mesmo determinante das atividades do comércio internacional, e a poluição causada por navios em sua atividade corriqueira (descarga de óleos servidos, deslastreamentos ou lavagem dos depósitos dos navios para a retirada de materiais tóxicos ou de seus vestígios), ou proveniente de acidentes náuticos têm sido fatores que acrescentam cada vez mais poluição a um meio ambiente já quase saturado pela poluição carregada por rios e emissários, ou proveniente do lançamento deliberado de resíduos produzidos em terra.³⁴⁹

Esclarecido o nítido e estreito vínculo entre a intensificação do comércio internacional e a deterioração do ecossistema marinho, analisaremos neste momento os principais problemas ambientais nos oceanos causados pelo comércio internacional, quais sejam, a bioinvasão causada pelo deslastreamento dos navios, o derramamento acidental ou intencional de óleo no mar, a prática da pesca predatória, o uso indiscriminado de bandeiras de conveniência e a poluição sonora causada pelas embarcações utilizadas no fluxo internacional de mercadorias.

2.4.1 Água de lastro

Alguns dos principais problemas ambientais que assolam o meio ambiente marinho são oriundos do descarte da água de lastro pelos navios utilizados no comércio internacional de cargas. Inicialmente tida como inócua, esta prática mostrou-se demasiadamente prejudicial para diversos ecossistemas marinhos e responsável por prejuízos econômicos de grande monta.

Para que os navios de carga naveguem com segurança, equilíbrio e estabilidade, é necessário que seus cascos estejam suficientemente submersos para

³⁴⁷CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 797.

³⁴⁸MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo – Volume I**. 3. ed., rev., ampl. e atual. Barueri, SP: Manole, 2008, p. 53.

³⁴⁹SOARES, Guido Fernando Silva. Op. cit., p. 131.

que o leme e a hélice operem de maneira eficiente. Contudo, nem sempre estas embarcações estão carregadas de mercadorias capazes de promover o devido afundamento do casco, o que enseja o uso da água de lastro para que esta manobra seja efetivada³⁵⁰.

Desta forma, quando totalmente carregados, os navios operam em condições seguras de navegabilidade, recorrendo à captura de água de lastro após descargas totais ou parciais, a depender do caso, para que tais condições sejam restabelecidas. A captura ocorre, via de regra, nos portos onde a descarga foi realizada, permitindo que o navio siga com segurança rumo a outros portos de destino espalhados pelo globo.

Ocorre que, ao captar a água do mar para servir de lastro à sua viagem, inúmeras espécies marinhas contidas nesta água são igualmente captadas pelo navio, sendo posteriormente despejadas em localidades distintas no momento em que esta embarcação for carregada de carga e não mais necessitar de lastro para navegar. Efetiva-se, assim, a transferência de diversas espécies que atravessam os oceanos e são descartadas em ecossistemas completamente diferentes dos seus.

Estima-se que o transporte marítimo internacional transfira de três a cinco bilhões de toneladas de água de lastro a cada ano³⁵¹, de modo que mais de sete mil espécies são transferidas por dia junto com essa água³⁵². Outros estudos demonstram que mais de 50.000 espécies de zôoplâncton e dez milhões de células de fitoplâncton podem ser encontradas em um metro cúbico de água de lastro³⁵³.

Esta transferência de organismos aquáticos exóticos e, muitas vezes, patogênicos, poderá alterar o ecossistema do local onde ocorrer o deslastreamento do navio, sendo capaz de causar impactos indesejáveis (i) para a saúde, por meio da propagação de moléstias, (ii) para a ecologia dos ambientes hospedeiros, promovendo o desequilíbrio do ecossistema e (iii) para a economia, devido aos prejuízos nas atividades relacionadas³⁵⁴.

³⁵⁰SIRVINSKAS, Luís Paulo. Op. cit., p. 548.

³⁵¹Ibid., p. 548.

³⁵²COLLYER, Wesley. Água de lastro, bioinvasão e resposta internacional. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 12, n. 1305, 27 jan. 2007. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/9435>. p. 147. Acesso em: 20 maio 2019.

³⁵³FRANCESCHINI, Márcia Nogueira. **Regimes internacionais como solução para problemas ambientais globais: a questão da água de lastro**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Relações Internacionais) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2006, p. 28.

³⁵⁴KANESIRO, Anete Ferreira dos Santos. Meio Ambiente – Água de Lastro. In: FREITAS, Vladimir Passos de (coord). **Direito Ambiental em Evolução**, n. 4. Curitiba: Juruá Editora, 2011, p. 80.

A respeito dos prejuízos causados aos ecossistemas afetados, Wesley Collyer aponta os riscos trazidos pelo despejo da água de lastro, destacando que a severidade do problema reside, dentre outros fatores, no fato de tratar-se de um problema invisível:

Basta que o invasor seja pequeno suficiente para passar através dos filtros da rede e das bombas de lastro: micróbios, bactérias, ovos, cistos, larvas e até pequenos invertebrados de diversas espécies. Outros, em sua forma adulta, são transportados presos ao casco ou a qualquer outra superfície externa do navio. Na poluição marinha por óleo ou por substâncias químicas, medidas de combate são tomadas de imediato e no mínimo as consequências são mitigadas; contudo, o dano ocasionado por organismos exóticos pode ser irreversível. Muitos deles não encontram no novo habitat inimigos naturais (predadores ou competidores pelos recursos) e, se tiverem boa capacidade para se adaptarem às novas condições, expandem-se rapidamente, podendo causar alterações na estrutura e no funcionamento da teia alimentar, o que pode levar à diminuição da abundância, da biomassa e até mesmo à eliminação de espécies nativas³⁵⁵.

Conforme referido nos parágrafos acima, o meio ambiente marinho não é o único afetado pela bioinvasão ocasionada pela água de lastro; a economia dos países receptores também sofre consequências negativas. De acordo com Wesley Collyer³⁵⁶, os especialistas do assunto opinam que o impacto econômico global causado pelo deslastreamento de navios ultrapassa dezenas de bilhões de euros por ano.

Por todas estas razões é que Luís Paulo Sirvinskas³⁵⁷ alerta que a introdução de espécies marinhas exóticas em diferentes ecossistemas por meio de água de lastro é uma das quatro maiores ameaças do mundo aos oceanos. Como tal, o tema é merecedor de legislação internacional capaz de mitigar os efeitos dessa prática e oferecer proteção devida ao meio ambiente marinho.

Todavia, por muito tempo a temática permaneceu desregulamentada, sendo discutida em diferentes fóruns, mas sem qualquer documento vinculante dispor sobre o assunto - à exceção da CNUDM, de maneira superficial e indireta³⁵⁸ -, o que dificultava uma tutela efetiva dos ecossistemas marinhos. O tema foi mencionado em diversas conferências sobre o meio ambiente e trazido em importantes documentos *soft law*, como versa Wesley Collyer:

³⁵⁵COLLYER, Wesley. Op. cit., p. 147.

³⁵⁶Ibid., p. 150.

³⁵⁷SIRVINSKAS, Luís Paulo. Op. cit., p. 548-549.

³⁵⁸ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** Op. cit. A CNUDM, em seu Artigo 196 acerca da utilização de tecnologias ou introdução de espécies estranhas ou novas, estabelece que “1. Os Estados devem tomar todas as medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho resultante da utilização de tecnologias sob sua jurisdição ou controle, ou a introdução intencional ou acidental num setor determinado do meio marinho de espécies estranhas ou novas que nele possam provocar mudanças importantes ou prejudiciais”.

Desde 1982, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar já estabelecia que os Estados deveriam tomar medidas com vistas à prevenção da introdução de espécies exóticas que pudessem causar danos ao ambiente marinho. Dez anos depois, a Rio 92, através da Agenda 21 (“um conjunto de princípios e programa de ação de desenvolvimento sustentável estabelecido para o século 21”), recomendou que a IMO e outros órgãos internacionais tomassem providências com respeito à transferência de organismos por navios. Em 2002, a Conferência sobre Desenvolvimento Sustentável, também chamada de “Cúpula da Terra” e “Rio+10”, reafirmou o compromisso da Agenda 21 no sentido de buscar uma solução para impedir a invasão de espécies exóticas e a disseminação de microorganismos patogênicos trazidos pela água de lastro dos navios, e instou a IMO a apressar a aprovação de uma convenção internacional sobre o assunto³⁵⁹.

No ano de 2000, a IMO, com o apoio do PNUD, do GEF e de membros da indústria naval³⁶⁰, lançou o programa *Globallast* - Programa Global de Gerenciamento de Água de Lastro, para avaliar a qualidade da água de lastro de seis portos distribuídos no mundo, quais sejam, (i) Sepetiba, no Brasil, (ii) Dalian, na China, (iii) Bombaim, na Índia, (iv) Ilha Kharg, no Irã, (v) Saldanha, na África do Sul e (vi) Odessa, na Ucrânia³⁶¹.

O *Globallast* teve como principal objetivo, portanto, a realização de ações efetivas e coordenadas em determinadas localidades dos países “em desenvolvimento” mencionados acima que gerenciavam recursos limitados fornecidos pelo GEF, almejando à gestão e à proteção contra os impactos causados pela transferência de espécies exóticas por meio da água de lastro³⁶².

Finalmente, após 14 anos de complexas negociações entre a IMO, países membros, armadores e ONG’s, foi aprovada em Londres, durante a Conferência Diplomática para Adoção de Convenção Internacional para o Controle e Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, em fevereiro de 2004, a *International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments (BWM)*³⁶³ (Convenção Internacional para Controle e Gestão da Água de Lastro de Navios e Sedimentos de Navios)³⁶⁴.

³⁵⁹COLLYER, Wesley. Op. cit., p. 151.

³⁶⁰FRANCESCHINI, Márcia Nogueira. Op. cit., p. 36.

³⁶¹PEREIRA, Newton Narciso; BRINATI, Hernani Luiz; BOTTER, Rui Carlos. **Uma abordagem sobre água de lastro.** Disponível em: <http://www.professores.uff.br/newtonpereira/wp-content/uploads/sites/139/2017/09/2009-copinaval-4.pdf>. p. 2. Acesso em: 23 maio 2019.

³⁶²FRANCESCHINI, Márcia Nogueira. Op. cit., p. 36.

³⁶³BRASIL. **Decreto Legislativo nº 148**, de 2010. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2010/decretolegislativo-148-12-marco-2010-603816-exposicaodemotivos-144117-pl.html>. Acesso em: 6 out. 2019.

³⁶⁴COLLYER, Wesley. Op. cit., p. 154.

Trata-se de instrumento internacional de grandiosa relevância para a proteção dos ecossistemas marinhos, uma vez que, conforme nos ensina Anete Ferreira dos Santos Kanesiro³⁶⁵, ao mesmo tempo, (i) consolida uma expectativa que foi gerada na Rio/92, onde foi requerida à IMO a adoção de normas específicas para o controle e gestão de água de lastro de embarcações, (ii) inova na regulamentação do tema e (iii) constitui novo objeto de estudo do Direito Internacional do Meio Ambiente.

Por meio deste acordo, as partes signatárias se comprometem a prevenir, minimizar e eliminar a transferência de espécies marinhas nocivas e agentes patogênicos por meio do controle e da gestão da água de lastro dos navios, desenvolvendo políticas, estratégias ou programas nacionais, oferecendo instalações adequadas para a recepção e destinação dos sedimentos, envidando esforços para promover a pesquisa científica e técnica acerca da gestão de água de lastro e, dentre outras ações, realizando vistoria e certificação nos navios³⁶⁶.

A Convenção³⁶⁷, portanto, estipula uma série de regras que devem ser observadas pelas embarcações dos países signatários ao efetivar a troca da água de lastro de seus reservatórios. Dentre elas, destacamos a obrigatoriedade da operação de descarga ou recarregamento de tanques ocorrer a, no mínimo, 200 milhas da costa e em águas com pelo menos 200 metros de profundidade (Regra B-4, Parágrafo 1.1). Adicionalmente, a troca da água deve ser realizada por, pelo menos, três vezes e todas as operações devem ser registradas pela tripulação em um livro que deve permanecer a bordo e que será fiscalizado pelas autoridades competentes (Regra B-2, Parágrafo 1)³⁶⁸.

Também são estipuladas, nesta Convenção³⁶⁹, as concentrações máximas permitidas de microorganismos presentes na água descarregada (menos de 10 organismos viáveis por metro cúbico com dimensão mínima igual ou maior a 50 micrômetros e menos de 10 organismos por milímetro com dimensão menor que 50 micrômetros e com dimensão mínima igual ou maior a 10 micrômetros)³⁷⁰.

Com a intensificação do comércio internacional e o consequente aumento do fluxo de navios circulando pelos mares a cada ano, maiores serão o volume de água

³⁶⁵KANESIRO, Anete Ferreira dos Santos. Op. cit., p. 91.

³⁶⁶COLLYER, Wesley. Op. cit., p. 155.

³⁶⁷BRASIL. **Decreto Legislativo nº 148**. Op. cit.

³⁶⁸FRANCESCHINI, Márcia Nogueira. Op. cit., p. 37-38.

³⁶⁹BRASIL. **Decreto Legislativo nº 148**. Op. cit.

³⁷⁰Ibid., p. 38.

de lastro transportado anualmente e os efeitos negativos causados por este transporte, o que evidencia a importância de uma regulamentação eficiente. Nas últimas décadas, momento de significativa expansão do comércio entre os diversos países do globo, observa-se um crescimento no número de ocorrências do fenômeno da bioinvasão com a eclosão de vários casos pelo mundo, de modo que fazemos referência apenas a alguns deles.

De acordo com Douglas Siqueira de Medeiros e Marcio Augusto Rabelo Nahuz³⁷¹, o primeiro registro acerca da introdução de espécies exóticas por meio da água de lastro foi feito em 1908 por Ostenfeld, após a ocorrência de uma floração de diatomácea *Odontella sinensis* no Mar do Norte, endêmica da costa tropical e subtropical do Indo-Pacífico. Entretanto, esta ocorrência aparentemente não causou efeitos nocivos.

Infelizmente, o mesmo não ocorreu com os casos mais recentes. Em 1986 foi descoberto, nos Estados Unidos, o mexilhão zebra. Proveniente da Ucrânia, esta espécie rapidamente se alastrou pelos Grandes Lagos e constituiu uma grande ameaça para as hidrelétricas. Após esta invasão, os Estados Unidos intensificaram seus esforços para combater esta e demais espécies invasoras e, em 1990, foi adotado o *The Nonindigenous Aquatic Nuisance Prevention and Control Act* (NANPCA), com um conjunto de diretrizes voluntárias para a gestão da água de lastro nos navios que entrassem nos Grandes Lagos vindo da Zona Econômica Exclusiva norte-americana³⁷².

Outro caso que teve efeitos negativos para as águas locais e para a economia foi o do mexilhão dourado. Esta espécie, oriunda dos rios e córregos da China e do Sudeste da Ásia, invadiu Hong Kong em 1965, Japão e Taiwan na década de 1990 e, em 1991, foi encontrado pela primeira vez nas Américas, mais precisamente na bacia do Rio da Prata, no Balneário Bagliardi, Partido Berisso e Buenos Aires³⁷³.

Trata-se de um molusco bivalve de apenas três a quatro centímetros de comprimento, mas capaz de causar danos à vegetação nativa, alterações na composição das espécies nos ecossistemas atingidos, alterações na produção e

³⁷¹MEDEIROS, Douglas Siqueira de; NAHUF, Marcio Augusto Rabelo. **Avaliação de risco da introdução de espécies marinhas exóticas por meio de água de lastro no terminal portuário de Ponta Ubu (ES).** Disponível em: <http://www3.sp.senac.br/hotsites/blogs/InterfacEHS/wp-content/uploads/2013/07/2006-v2-Inte-1.pdf>. p. 4. Acesso em: 27 maio 2019.

³⁷²PEREIRA, Newton Narciso; BRINATI, Hernani Luiz; BOTTER, Rui Carlos. Op. cit., p. 3.

³⁷³MEDEIROS, Douglas Siqueira de; NAHUF, Marcio Augusto Rabelo. Op. cit., p. 6.

distribuição de biomassa, quebra dos ciclos ecológicos e da resistência dos ambientes naturais, incrustações no sistema de resfriamento e obstrução de filtros nas usinas hidroelétricas.

Vimos, destarte, que os prejuízos causados pela bioinvasão são vários e não estão restritos a uma localidade específica, uma vez que os navios navegam pelas mais diversas rotas marítimas e atracam em dezenas de portos de escala, transportando em seus reservatórios - de norte a sul e de leste a oeste - os agentes exóticos e invasores.

Diversos estudos têm sido realizados ao longo dos anos com o intuito de descobrir uma forma de purificar esta água. Contudo, até hoje, nenhuma das alternativas se mostrou completamente eficaz ou inócuas ao meio ambiente. Muitos dos procedimentos adotados são, inclusive, mais prejudiciais do que o próprio despejo da água de lastro, o que estimula a comunidade científica a continuar na busca de soluções para este problema global. Adicionalmente, não obstante a falta de uma solução definitiva para os impactos causados pela água de lastro, devem os Estados colaborar e observar as determinações da Convenção existente de modo a preservar o meio ambiente marinho.

2.4.2 Derramamento de óleo

Outro fator que interfere sobremaneira no meio ambiente marinho é o derramamento de óleo - sob qualquer forma, como óleo cru, óleo combustível, resíduos petrolíferos e produtos refinados - no mar, causado intencional ou acidentalmente por navios, plataformas oceânicas, portos marítimos e/ou instalações de operação com petróleo. O transporte de óleo pela via marítima tem crescido exponencialmente nos últimos anos em virtude da intensificação do comércio internacional e da dependência do ser humano em relação a esta fonte de energia, que pode ser transportada de maneira fácil e barata por oleodutos ou em petroleiros.

Seria impossível pensarmos no mundo de hoje sem o petróleo³⁷⁴, responsável por aproximadamente 50% da matriz energética mundial e presente em nosso dia-a-

³⁷⁴SILVA, Américo Luís Martins da. **Direito do meio ambiente e dos recursos naturais**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2006, v. 3, p. 85. De acordo com o autor, “O petróleo é uma mistura de centenas de hidrocarbonetos, apresentando-se sob a forma de um óleo espesso depositado no subsolo e que raramente aflora à superfície.”

dia em importantes produtos e serviços, incluindo combustível de automóveis (gasolina, óleo diesel), querosene, gás de cozinha, cosméticos, tintas, fertilizantes e tubos de PVC, os quais trazem conforto e qualidade de vida ao homem contemporâneo.

Esta facilidade, contudo, traz inúmeras consequências ambientais negativas quando o óleo é derramado nas águas oceânicas, conforme estudaremos mais adiante neste item. Guido Fernando Silva Soares³⁷⁵ chama a atenção para o surgimento dos superpetroleiros nos últimos anos, afirmando que, por serem superdimensionados em tamanho, trouxeram riscos de extraordinária capacidade de destruição do meio ambiente marinho, causando danos de natureza catastrófica³⁷⁶ durante a navegação ou em operações portuárias, como vazamentos, colisões, encalhes, abalroamentos, queda de carga no (des)carregamento, necessidade de alijamento da carga ao mar, avarias, incêndios, dentre outros³⁷⁷.

Eliane M. Octaviano Martins³⁷⁸ traz números que demonstram os impactos causados ao meio ambiente marinho pelo comércio internacional de cargas via modal marítimo. Cerca de 55% de todos os danos antropogênicos são gerados por estas atividades, sendo que 2% são relativos à exploração e produção, 9% são referentes à descarga de resíduos em terra, 33% são concernentes a operações de navios, 12%

³⁷⁵José Cretella Neto (CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 552-553) narra acerca do histórico e dos tipos de navios petroleiros disponíveis na atualidade: “Os primeiros navios-tanque surgiram no final do século XIX e destinavam-se principalmente a transportar querosene para a iluminação, mas a invenção do automóvel provocou o aumento da demanda por petróleo. Durante a 2^a Guerra Mundial, o navio-tanque padrão era de 16,4t, mas a capacidade desses navios aumentou rapidamente a partir dos anos 1950.” [...] “Os armadores logo perceberam as economias de escala ao usar navios-tanques cada vez maiores e, em meados da década de 1960, várias embarcações de 200.000 t haviam sido encomendadas.” [...] “As principais espécies de navios utilizados são: a) VLCC (Very Large Crude Carriers): designa os navios com capacidade de carga superior a 200.000 t; b) ULCC (Ultra Large Crude Carriers): petroleiro de grande porte, acima de 320.000 t, destinado a atracar e a operar em terminais especiais; c) navios derivados claros: para transportar subprodutos claros resultantes do refino do petróleo, cujo sistema de carga tem, em média, três compartimentos segregados, o que visa a evitar contaminações entre as cargas e aumentar a flexibilidade das operações de carga e descarga; os tanques são pintados com tintas especiais; d) navios mineropetroleiros (ore-oil ships): construídos para transportar minério de ferro e petróleo, mas não simultaneamente, devido ao perigo de explosão; são de dois tipos principais: i) obo, projetados com estrutura reforçada para transporte de óleo e cargas de alta densidade; e ii) probo, navios combinados, projetados para transportar derivados de petróleo, minério, cargas a granel ou petróleo; e) shuttle/storage tanks: construídos para transportar para terminais o petróleo extraído de plataformas offshore; f) product tanker: utilizado no transporte de produtos diversos.”

³⁷⁶SOARES, Guido Fernando Silva. Op. cit., p. 131.

³⁷⁷CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 553.

³⁷⁸MARTINS, Eliane M. Octaviano. Transporte marítimo e desenvolvimento sustentável. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XIII, n. 72, jan. 2010. Disponível em: http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=7102. Acesso em: 16 maio 2019.

são relacionados a acidentes da navegação e 37% são relativos a esgotos urbanos e industriais. Somando-se os danos causados pelas operações de navios (33%) e por acidentes da navegação (12%), chegamos à estatística alarmante correspondente a mais da metade do total de danos.

Ainda, outro fator extremamente relevante neste contexto diz respeito à acirrada competitividade no mercado petrolífero, ensejando a busca pelos menores fretes e relevando-se, muitas vezes, determinados fatores que poderiam contribuir para uma maior segurança e eficiência operacional quanto à proteção do meio marinho. Como exemplo, podemos destacar a idade dos navios: com fretes usualmente mais baixos, estes navios mais antigos têm sido procurados por aqueles que desejam obter uma vantagem competitiva. Entretanto, estatísticas revelam taxas crescentes de sinistralidade para os navios mais antigos, de modo que aproximadamente 60% dos petroleiros perdidos no mar têm mais de 20 anos, o que corresponde a 13% do total de sinistros mundiais e 31% da tonelagem perdida³⁷⁹.

Tendo explorado as causas deste fenômeno, seguimos, então, na análise de seus principais efeitos no ecossistema marinho que, como pontua Américo Luís Martins da Silva³⁸⁰, são especialmente perigosos por serem frequentemente invisíveis ao olho humano. Em primeiro lugar, para as algas e demais organismos fotossintetizantes, o óleo derramado pode ser extremamente prejudicial ao bloquear a incidência da luz solar necessária para a realização da fotossíntese nestes seres vivos, ocasionando sua morte por falta de oxigênio.

Consequentemente, os predadores destes organismos terão seus recursos alimentares reduzidos, o que poderá levá-los à morte por falta de alimento. Associada a esta morte, ocorre também a alteração na cadeia alimentar de todo o ecossistema marinho, tendo em vista que sobreviverão apenas as espécies que não tenham sido privadas de alimento e as que tenham resistido ao derramamento do óleo³⁸¹.

Para os heterótrofos, que não realizam fotossíntese, o óleo derramado pode ser ingerido, interferindo em sua reprodução por meio da redução da quantidade de ovos viáveis para a fertilização, causando abortos ou até mesmo deformando

³⁷⁹Ibid.

³⁸⁰SILVA, Américo Luís Martins da. Op. cit., p. 124.

³⁸¹ALVES, Andreza Karla; ALVES, Bruna; MARTINS, Luiana. **O petróleo e os impactos de seu derramamento no ecossistema de uma região**. Disponível em: <https://docplayer.com.br/23595774-O-petroleo-e-os-impactos-de-seu-derramamento-no-ecossistema-de-uma-regiao.html>. p. 82. Acesso em: 6 out. 2019.

fisiologicamente os órgãos reprodutores destes animais. Como consequência direta, observamos o fenômeno da redução na quantidade da prole, o que pode incidir na diminuição da espécie a médio prazo³⁸².

Os seres vivos que tiverem contato com o petróleo derramado no mar podem apresentar significativas alterações comportamentais, impedindo-os, muitas vezes, de realizar suas funções no ecossistema. É o que os biólogos denominam de morte ecológica, podendo evoluir para a morte efetiva e sendo caracterizada pelos seguintes sintomas: (i) bioacumulação, (ii) diminuição na assimilação de nutrientes, (iii) desordens neurológicas, (iv) alterações respiratórias, (v) desenvolvimento de carcinomas, (vi) dificuldade na localização de presas e (vii) problemas na percepção química e motora³⁸³.

Em relação às aves marinhas, quando em contato com o óleo derramado, este adere à sua plumagem, impedindo o vôo e provocando sua morte por afogamento. De acordo com Américo Luís Martins da Silva³⁸⁴, diversas espécies de aves árticas têm sido reduzidas devido à poluição marinha, como o *Auk* e a *Uria aalge*. Igualmente devastador é o efeito do óleo nos mamíferos marinhos, causando a perda do isolamento térmico e da impermeabilidade da pele destes animais, ocasionando a morte destas espécies por falta de aquecimento/resfriamento ou pela incapacidade de realização de demais trocas com o meio ambiente.

Com vistas a minimizar esses impactos no meio ambiente marinho causados pelo derramamento de óleo das operações do comércio internacional, algumas medidas têm sido adotadas imediatamente após as ocorrências, como, por exemplo, o tratamento químico da água com a utilização de dispersantes, a queima *in situ* do óleo derramado, o emprego de barreiras de contenção do óleo e equipamentos de remoção, a biorremediação (pelo uso de organismos vivos capazes de degradar os resíduos derramados), ou a remoção manual do óleo despejado³⁸⁵.

Infelizmente, nenhuma dessas medidas mitigadoras é tão importante ou eficaz contra a poluição causada pelo óleo quanto uma legislação completa e eficiente sobre a matéria, com mecanismos de prevenção, fiscalização e repressão internacional. Por

³⁸²Ibid., p. 82.

³⁸³Ibid., p. 82.

³⁸⁴SILVA, Américo Luís Martins da. Op. cit., p. 124.

³⁸⁵ALVES, Andreza Karla; ALVES, Bruna; MARTINS, Luiana. Op. cit., p. 83-84.

sorte (na verdade, graças aos esforços dos países neste sentido), o mar é o ecossistema com a maior quantidade de tratados regulamentando sua proteção.

As discussões internacionais que objetivam a adoção de medidas preventivas e corretivas em relação à poluição por óleo no mar são relativamente recentes³⁸⁶, porém numerosas, consubstanciadas em tratados internacionais como: (i) a Convenção Internacional Relativa à Intervenção em Alto-Mar em Casos de Acidentes com Poluição por Óleo, (ii) o Protocolo à Convenção Internacional Relativa à Intervenção em Alto-Mar em Casos de Acidentes com Poluição por Óleo, (iii) a Convenção Internacional sobre Prontidão, Resposta e Cooperação sobre a Poluição Marinha por Óleo, (iv) a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, (v) a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo, (vi) a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, dentre outros.

Apesar da pluralidade de convenções tutelando o mar, principalmente quanto aos efeitos do óleo, optamos por focar em duas delas, quais sejam, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios. Vejamos detalhadamente cada uma delas.

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo, assinada em Londres, em 12 de maio de 1954 (conhecida como OILPOL 54), é o primeiro tratado multilateral de defesa do meio ambiente ou, de maneira mais precisa, contra a poluição³⁸⁷, destacando-se por sua importância e pioneirismo na matéria³⁸⁸. Entrou em vigor em 26 de julho de 1958, reconhecendo que a maior parte da poluição por óleo resulta de operações navais de rotina, como a troca e lavagem de tanques de carga.

A OILPOL 54 tinha como principal objetivo proibir a descarga intencional de resíduos de petróleo a partir de certa distância da costa e em “áreas especiais”, onde havia maiores riscos ambientais, permitindo o descarregamento somente da água de lastro, que deveria ser armazenada em compartimento separado³⁸⁹. Apesar de

³⁸⁶CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 551.

³⁸⁷SILVA, Geraldo Eulálio Nascimento e. Op. cit., p. 97.

³⁸⁸CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 552.

³⁸⁹Ibid., p. 553.

inovadora para a época, logo foram percebidas as falhas desta Convenção e a necessidade de seu aprimoramento.

Em 1967, conforme detalharemos mais adiante, o acidente do superpetroleiro *Torrey Canyon* expôs duas sérias deficiências da Convenção, quais sejam, a de que esta excluía expressamente do seu campo de aplicação as poluições accidentais e a de que os Estados costeiros não dispunham de instrumentos para punir os responsáveis pelo derramamento intencional de óleo ou para obter as indenizações devidas³⁹⁰. Desta forma, para José Cretella Neto³⁹¹, foi esse incidente que evidenciou a necessidade de adoção de outro instrumento para substituir a OILPOL 54 - a futura Convenção MARPOL³⁹² -, que trata de todas as formas de poluição não acidental proveniente de navios, com exceção do despejo de resíduos.

A MARPOL, tecnicamente denominada de Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 2 de novembro de 1973³⁹³, com suas respectivas emendas de 1978 e 1984, é a principal convenção internacional referente à poluição - tanto acidental, quanto intencional - do meio marinho causada por navios. Ela tem como objetivo a obtenção da completa eliminação da poluição intencional dos oceanos por óleo e por outras substâncias nocivas, e a minimização da descarga acidental daquelas substâncias, conforme disposto em seu preâmbulo³⁹⁴.

Apesar de ter incorporado muitas das disposições da OILPOL 54, a MARPOL apresenta mecanismos mais efetivos³⁹⁵ e pretendeu dar tratamento mais amplo, abrangendo outros poluentes do mar além do óleo³⁹⁶. Por esta razão, muitos a consideram uma convenção-quadro, vez que seus dispositivos são genéricos e seus anexos são minuciosos³⁹⁷.

³⁹⁰Ibid., p. 554.

³⁹¹Ibid., p. 312.

³⁹²BRASIL. **Decreto nº 2.508**, de 4 de março de 1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2508.htm. Acesso em: 4 out. 2019.

³⁹³Ibid.

³⁹⁴CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 555-556.

³⁹⁵HUI, Wang. Op. cit., p. 73.

³⁹⁶ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 732.

³⁹⁷O Anexo I da MARPOL dispõe sobre a prevenção da poluição causada por óleo. O Anexo II, por sua vez, trata do controle de poluição por cargas líquidas nocivas. O Anexo III trata da prevenção de poluição por substâncias perigosas transportadas em containers, enquanto que o Anexo IV trata da prevenção de poluição por esgoto de navios. O Anexo V dispõe sobre a prevenção de poluição por descarte de resíduos por navios e, por fim, o Anexo VI regulamenta a prevenção da poluição atmosférica por navios.

José Cretella Neto³⁹⁸ versa que as principais medidas constantes da MARPOL correspondem a (i) realização de vistorias periódicas nos navios, (ii) proibição de descarga de óleo ou misturas oleosas no mar a menos de 50 milhas náuticas da costa, (iii) comprometimento dos Estados signatários em assegurar a instalação de equipamentos e meios de recebimento da descarga de resíduos de óleo nos terminais de carregamento de petróleo, portos de reparo e outros tipos de portos, (iv) necessidade dos petroleiros possuírem tanques de lastro segregado, (v) obrigatoriedade dos navios possuírem livro de registro de óleo para anotações relativas às movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, e (vi) estabelecimento de procedimentos para descarga de substâncias nocivas líquidas.

Ainda representando considerável avanço em relação à OILPOL 54, a ocorrência de alguns acidentes com navios-tanque em 1976, 1977 e, posteriormente, em 1999 com o navio *Erika*, provocou o aumento da pressão por ações mais rigorosas objetivando diminuir a poluição accidental e operacional causada por óleo, principalmente em relação à exigência de navios com cascos duplos e a retirada de operação de petroleiros com casco simples³⁹⁹.

Inúmeros acidentes envolvendo derramamento de óleo no mar ocorreram ao longo da história⁴⁰⁰. Contudo, três deles tiveram relevantes impactos no meio

³⁹⁸CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 557.

³⁹⁹Ibid, p. 558.

⁴⁰⁰Em 1979, o petroleiro *Atlantic Empress* derramou 160 mil toneladas de óleo em Tobago; em 1991, as tropas iraquianas derramaram milhões de barris de petróleo no Golfo Pérsico durante a Guerra do Golfo; o petroleiro *Haven* derramou mais de 50 mil toneladas de óleo na costa de Gênova, na Itália; após uma explosão, o navio *ABT Summer* derramou 260 mil toneladas de óleo no mar, nas proximidades de Angola; o petroleiro *Aegean Sea* derramou 80 mil toneladas de óleo perto de La Coruna, Espanha; em 1993, o petroleiro *Braer* derramou 85 mil toneladas de óleo diesel, atingindo as ilhas Orkney, na Escócia; em 1997, o petroleiro *Nakhodka*, que levava 19 mil toneladas de petróleo, partiu-se no Mar do Japão; em 2000, 1.400 toneladas de petróleo vazaram do cargueiro *Treasure*, na costa da Cidade do Cabo, na África do Sul; em 2001, o navio *Jéssica* lançou 3 mil toneladas de óleo próximo às Ilhas Galápagos, Equador; em 2002, o pesqueiro *Windy Bay* chocou-se em uma barreira de pedras e derramou 132 mil litros de óleo diesel na Baía de Prince Willian Sound, no sul do Alasca, EUA; 450 toneladas de óleo vazaram na costa de Cingapura, em decorrência do choque entre um cargueiro tailandês e um petroleiro cingapuriano; em 2003, o navio petroleiro maltês *Tasman Spirit* encalhou na entrada do Porto Karachi, no Paquistão, derramando 30 mil toneladas de óleo cru; em 2006, bombardeios israelenses em uma central elétrica no Líbano provocaram o vazamento no mar de 10 mil toneladas de óleo; um choque com outro navio fez o navio-tanque *Bright Artemis*, que levava cerca de 250 mil toneladas de petróleo da Arábia Saudita com destino ao Japão, derramar aproximadamente 4.500 toneladas do produto em alto-mar; em 2007, o navio mercante *Cosco Busan* colidiu em uma torre da ponte localizada na baía de San Francisco – EUA, derramando cerca de 220 mil litros de combustível; mais de 1,3 mil toneladas de combustível vazaram após o petroleiro russo *Volga-Neft* partir-se em dois, perto do porto russo de Kavkaz, no Estreito de Kerch; em 2002, 10,5 mil toneladas de petróleo vazam após colisão entre um navio petroleiro e um cargueiro, na Coreia do Sul.

ambiente e grande repercussão internacional, razão pela qual optamos por explorá-los em maiores detalhes. São eles: *Torrey Canyon*, *Amoco Cadiz* e *Exxon Valdez*.

Em 18 de março de 1967, o petroleiro *Torrey Canyon*, pertencente a uma empresa liberiana, com sede nas Bermudas, fretado por uma sociedade norte-americana e subfretado a uma sociedade britânica, chocou-se com um recife próximo à costa do País de Gales. O navio transportava 118 mil toneladas de petróleo que haviam sido embarcadas no Kuwait e estavam destinadas ao porto de Milford Haven. Devido ao choque, 40 mil toneladas de óleo foram derramadas no mar, atingindo de imediato a costa da Cornualha. As demais 78 mil toneladas carregadas a bordo do navio foram liberadas no mar após dez dias do acidente por força do bombardeamento do casco efetuado pela aviação britânica. Os prejuízos do acidente foram calculados em aproximadamente 85.500 milhões de francos franceses antigos, superando o valor do seguro do navio e da carga⁴⁰¹.

Algumas questões legais foram levantadas após as medidas de contingência adotadas no acidente, principalmente o fato do bombardeio do navio pelo Reino Unido, uma vez que a embarcação se encontrava em alto-mar, e não em território marítimo britânico. Jorge Barrientos-Parra e Ana Carolina Carlucci da Silva trouxeram em sua obra os questionamentos feitos à época em relação ao combate da poluição marítima por óleo e à responsabilização pelos danos causados:

O Reino Unido tinha direito de bombardear um navio estrangeiro que se encontrava fora de seu território marítimo? É válido um Estado proceder dessa forma em caso de iminente dano e prejuízo na sua costa? O que considerar como “procedimento válido” em situações de potencial risco de poluição? [...] Quem pagaria pelos prejuízos? Que valor seria imposto? Qual o procedimento legal?⁴⁰²

Este acidente mostrou a necessidade de se estabelecer regras internacionais sobre responsabilidade e compensação em casos de derramamento acidental de óleo no mar. O resultado foi surpreendentemente positivo e, como consequência, diversas convenções internacionais foram concluídas, sendo algumas delas referência no campo da poluição marinha até hoje, como a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, a Convenção Internacional Relativa à Intervenção em Alto-Mar em Caso de Acidentes de Poluição

⁴⁰¹CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 310-311.

⁴⁰²BARRIENTOS-PARRA, Jorge; SILVA, Ana Carolina Carlucci da. Os impactos dos avanços tecnológicos, a poluição marinha por petróleo e as repercussões no direito do mar. **Revista de Informação Legislativa**: RIL, Brasília, v. 54, n. 213 jan./mar, p. 135-157, 2017. Disponível em: https://www12.senado.leg.br/ril/edicoes/54/213/ril_v54_n213_p135.pdf. Acesso em: 27 maio 2019.

por Óleo, a MARPOL⁴⁰³ e o Protocolo Relativo à Intervenção em Alto-Mar em Casos de Poluição por Substâncias Outras que não o Óleo⁴⁰⁴.

Onze anos depois, em 1978, o superpetroleiro *Amoco Cadiz* apresentou problemas operacionais, sofrendo uma explosão no sistema hidráulico de controle do leme, o que ocasionou o vazamento de 223.000 toneladas de petróleo cru nas costas da Bretanha, na França, atingindo mais de 130 praias, 400 quilômetros de costa e cobrindo o mar com uma espessura de óleo, em alguns lugares, de até 30 cm⁴⁰⁵. Os impactos foram ainda maiores devido à região em que o acidente ocorreu, como defende José Cretella Neto:

A região atingida pelo petróleo é um dos principais centros de cultura de ostras e mariscos, bem como algas e sargazo, destinadas à indústria química. Uma vez que a indústria pesqueira também era importante, esse acidente foi considerado o maior desastre ecológico provocado por derramamento de petróleo no mar, até então. Finalmente, deve-se mencionar que a região é importante polo turístico, e essa atividade econômica foi duramente atingida pelo desastre.⁴⁰⁶

De acordo com este autor, o acidente serviu para relembrar o mundo acerca da necessidade de regras mais rígidas para controlar a poluição marítima por óleo e capazes de atribuir a responsabilização à parte infratora, eis que o acidente teve grande complexidade em sua resolução em razão da existência de diversos Estados nele envolvidos:

O *Amoco Cadiz* fora construído nos estaleiros Astilleros Españoles, empresa sediada em Cadiz, Espanha. No dia do acidente, portava a bandeira da Libéria, e pertencia à empresa Amoco Transport Company, sediada nas Bermudas. No entanto, conforme ficou comprovado durante a fase judicial, a empresa responsável pelas atividades comerciais do superpetroleiro era a Standard Oil of Indiana Co., sediada em Chicago, Estado de Illinois, EUA, numa das “Sete Irmãs”, e que detinha a maioria do capital da Amoco International Oil Company – AIOC, empresa constituída segundo as leis do Estado americano de Delaware, que explorava as atividades de transporte de petróleo no Oriente Médio desde 1960. Essa empresa, por sua vez, controlava a Amoco Transport Company.⁴⁰⁷

Em 1989, o superpetroleiro *Exxon Valdez*, de bandeira norte-americana, carregado com mais de 1,2 milhão de barris de petróleo, encalhou no Recife de Bligh, em Prince Willian Sound, no Alaska, enquanto, alegadamente, alterava sua rota original para desviar do gelo da região. Durante três horas derramou cerca de 20% de

⁴⁰³BRASIL. Decreto nº 2.508, Op. cit.

⁴⁰⁴CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 311.

⁴⁰⁵CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 325.

⁴⁰⁶Ibid., p. 325.

⁴⁰⁷CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 325.

sua carga, o que representou o maior vazamento de petróleo da história dos EUA em águas americanas até então⁴⁰⁸.

Os esforços para limpar a área afetada duraram aproximadamente três anos, mas, até hoje, bolsões de óleo abaixo da superfície de praias na costa do Alaska podem ser encontrados. Os economistas estimam que os prejuízos causados pelo acidente correspondem a cerca de US\$ 7,2 bilhões de dólares⁴⁰⁹.

Devido às proporções do acidente, que recebeu inédita atenção dos meios de comunicação, foi provocada uma intensa reação na sociedade norte-americana, o que proporcionou a criação do *Oil Pollution Act*, determinando que os petroleiros que pretendessem atracar em portos americanos fossem dotados de casco duplo. A comoção foi tanta que, em termos internacionais, dois instrumentos foram fruto desse incidente, a Convenção Internacional sobre Prontidão, Resposta e Cooperação sobre a Poluição Marinha por Óleo, que estabeleceu regras para a melhor cooperação entre os Estados na resposta a sérios acidentes de poluição, e a Emenda à MARPOL, tornando obrigatório o casco duplo nos navios⁴¹⁰.

Vê-se que, historicamente, a grande falha relacionada à regulamentação do óleo foi a falta de responsabilização pelo seu descarte indevido, razão pela qual novas convenções tratando da responsabilidade foram sendo criadas ao longo dos anos, movidas pela ocorrência de desastres ambientais. Infelizmente, apenas estas convenções visando à reparação não resolvem os problemas, de maneira que se faz necessário um efetivo cumprimento das disposições dos tratados sobre a matéria do óleo. Caso estes estivessem sendo devidamente observados desde os tempos de sua criação, muitos desses acidentes e descartes voluntários – para não dizer sua quase totalidade – não teriam ocorrido, ou teriam ocorrido em proporções significativamente menores, de modo que nem precisaríamos falar em responsabilização.

Contar com a responsabilização para sanar os problemas ambientais causados pelo óleo é atitude arriscada, visto que esta pode se dar por meio de um procedimento burocrático, moroso, sujeito a não cumprimento e, na maioria das vezes, incapaz de estipular a exata reparação necessária, vez que alguns danos só aparecem depois de muito tempo transcorrido. No mais, alguns efeitos do derramamento de óleo são

⁴⁰⁸Ibid., p. 559-560.

⁴⁰⁹BARRIENTOS-PARRA, Jorge; SILVA, Ana Carolina Carlucci da. Op. cit., p. 150.

⁴¹⁰BARRIENTOS-PARRA, Jorge; SILVA, Ana Carolina Carlucci da. Op. cit., p. 151.

ambientalmente irreversíveis e, portanto, irreparáveis. Por esta razão, o princípio da precaução mostra-se, novamente, categórico na tutela do meio ambiente marinho. Entretanto, entendemos estar este princípio mais vinculado à educação ambiental do que a uma obrigação estipulada em tratado (ainda que esta, frisamos, deva existir), o que o torna simultaneamente de mais fácil e mais difícil aplicação, considerando os diferentes Estados, seus sistemas educacionais e suas políticas ambientais.

2.4.3 Pesca predatória

Por muito tempo os recursos vivos do mar foram considerados infinitos e ilimitados, constituindo a pesca livre, inclusive, uma das liberdades dos mares. Ocorre que este entendimento se mostrou equivocado e, hoje, caminhamos rumo ao esgotamento dos recursos marinhos, eis que o ritmo natural de reposição da vida marinha é consideravelmente mais lento do que sua demanda⁴¹¹. Douglas M. Johnston discorre neste sentido, afirmando que:

Podemos afirmar, de modo geral, que a abundância dos recursos oceânicos cedeu lugar à escassez. Por exemplo, o suprimento de peixe era outrora considerado infinitamente elástico para atender à demanda. Hoje, entretanto, o crescimento da demanda, resultante do aumento da renda real em todo o mundo e do crescimento demográfico, juntamente com a nova tecnologia representada por frotas pesqueiras de capital intensivo e equipadas para operar em longas distâncias, tem levado as populações de peixes ao ponto em que as funções de suprimento de quase todas as espécies deixaram de ser infinitamente elásticas para se tornar altamente inelásticas⁴¹².

A demanda internacional cresceu muito nas últimas décadas, ocorrendo um rápido e eufórico crescimento do setor entre os anos de 1970 e 1980 devido aos altos investimentos nas frotas e plantas industriais do pescado, objetivando atender o mercado externo e impulsionar o comércio internacional destes bens. Cristiano de Souza Lima Pacheco⁴¹³ constata que o aumento da produção de pescado triplicou em pouco mais de duas décadas, passando de 300 para 900 mil toneladas.

A pesca, portanto, passou a ser realizada com a utilização de avançadas embarcações e com o emprego de sofisticados recursos tecnológicos capazes de facilmente localizar e aprisionar cardumes, aumentando o rendimento das capturas a serem comercializadas internacionalmente e causando forte impacto no meio

⁴¹¹PACHECO, Cristiano de Souza Lima. Op. cit., p. 112.

⁴¹²JOHNSTON, Douglas M. (org.). Op. cit., p. 62.

⁴¹³PACHECO, Cristiano de Souza Lima. Op. cit., p. 104.

ambiente marinho, sobretudo nos estoques de peixes e demais organismos marinhos⁴¹⁴. É por esta razão que muitos classificam a pesca predatória e seus efeitos como um dos principais desafios para a biodiversidade marinha, como José Juste-Ruiz:

Deixando de lado as fontes típicas de poluição, como a navegação e o transporte marítimo, os desafios mais diretos para a biodiversidade marinha em áreas fora dos limites da jurisdição nacional são a pesca intensiva e a prospecção e exploração de recursos genéticos. [...] Outras principais causas de deterioração dos recursos biológicos do alto-mar são as capturas acidentais, o uso persistente de redes de arrasto e, sobretudo, a pesca de arrasto de espécies bentônicas, causando a destruição de ecossistemas marinhos vulneráveis, especialmente os arrecifes de corais (tradução nossa)⁴¹⁵.

Apesar da pesca ser uma prática com origem deveras antiga - remontando à pré-história da Humanidade - e com importante papel na alimentação da sociedade primitiva e atual⁴¹⁶, sua intensificação voltada ao comércio internacional tem sido desenvolvida de maneira abusiva e insustentável, demandando uma regulamentação internacional a respeito.

O primeiro instrumento jurídico a disciplinar a pesca foi a Ordenação Francesa sobre Marinha, de 1681, que tinha por objetivo a sistematização das relações de comércio e navegação da Europa. Todavia, apenas em 1931, no Congresso Internacional sobre Pesca de Paris, foram elaboradas as primeiras medidas ecológico-ambientais relacionadas à utilização dos recursos vivos marinhos⁴¹⁷, sendo posteriormente incorporadas à legislação britânica e à Convenção Internacional de Londres, por meio do estabelecimento de zonas de interdição de pesca⁴¹⁸.

⁴¹⁴CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 568.

⁴¹⁵JUSTE-RUIZ, José. Op. cit., p. 498-500. *“Leaving aside typical sources of pollution, such as navigation and maritime transport, the most direct challenges for marine biodiversity in areas beyond the limits of national jurisdiction are intensive fisheries and the prospection and exploitation of genetic resources. [...] Other major causes of deterioration of the biological resources of the high seas are by-catches, persistent use of drift-nets and, above all, deep trawling fishing of benthic species, causing the destruction of vulnerable seabed ecosystems, especially coral reefs.”*

⁴¹⁶ROLIM, Maria Helena Fonseca de Souza. Op. cit., p. 29-30.

⁴¹⁷Vicente Marotta Rangel, Haroldo Valladão e Themistocles Brandão Cavalcanti (RANGEL, Vicente Marotta; VALLADÃO, Haroldo; CAVALCANTI, Themistocles Brandão. **O Mar: direito e ecologia**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1973, p. 66-67) complementam o histórico da tutela dos recursos vivos marinhos discorrendo que: “O primeiro a propor a proteção dos recursos biológicos do mar em uma conferência internacional foi o argentino José León Suárez, em 1925. Tal afirmação não significa que muito antes do século XX não tenha havido manifestações em favor da conservação. Apenas a título de ilustração podemos mencionar que, em 966, o Rei Ethelred dos anglo-saxões, proibiu a venda de peixes que não fossem adultos. No século XIII, na Inglaterra, há legislação fixando as estações de pesca, o tamanho do peixe, tipo de engenho de pesca, etc. Entretanto, é apenas no século XX que começa a existir um plano geral de conservação de âmbito universal.”

⁴¹⁸ROLIM, Maria Helena Fonseca de Souza. Op. cit., p. 30.

Seguindo mais adiante na história, Vicente Marotta Rangel, Haroldo Valladão e Themistocles Brandão Cavalcanti⁴¹⁹ versam que a conservação dos recursos marinhos só foi consagrada em uma convenção internacional multilateral geral na Convenção de Genebra de 1958, tendo como antecedentes os célebres Princípios do México sobre Regime Jurídico do Mar, aprovado na 3^a Reunião do Conselho Interamericano de Juriconsultos em 1956.

Alguns anos mais tarde, na década de 1970, vivenciamos outro marco ambiental, desta vez referente ao meio marinho. A partir desta década, a utilização dos espaços oceânicos foi reestruturada e surgiu novo conceito adotado pelos Estados, qual seja, o de Zona Econômica Exclusiva, já abordado no início desta dissertação. Para Maria Helena Fonseca de Souza Rolim⁴²⁰, estávamos diante de uma nova ordem internacional para a pesca, com instrumentos positivos tutelando o Novo Direito do Mar.

A temática, a partir de então, passou a ser objeto de inúmeras convenções internacionais que almejavam a tutela do meio ambiente marinho, impulsionando, também, a criação de uma série de instituições e organizações regionais de pesca⁴²¹. Sua regulamentação é feita por meio de quatro espécies diferentes de normas, a saber:

- (i) as constantes da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, por via da regulamentação generalizada, em particular, da pesca internacional de peixes, mamíferos e demais recursos vivos marinhos e nos atos internacionais a ela relacionados; entre estes, de especial importância, destaca-se o Acordo para Implementação das Disposições da Convenção

⁴¹⁹RANGEL, Vicente Marotta; VALLADÃO, Haroldo; CAVALCANTI, Themistocles Brandão. Op. cit., p. 68.

⁴²⁰ROLIM, Maria Helena Fonseca de Souza. Op. cit., p. 34.

⁴²¹José Cretella Neto (CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 580-585), destaca as seguintes instituições e organizações: *General Fishing Council for the Mediterranean, Regional Fisheries Advisory Commission for the South-West Atlantic, International Council for the Exploration of the Seas, International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas, Fishery Committee for the Eastern Central Atlantic, International Commission for the South East Atlantic Fisheries, International Baltic Sea Fishery Commission, Comisión Técnica Mixta para el Frente Marítimo, Western Central Atlantic Fishery Commission, Northwest Atlantic Fisheries Organization, Northeast Atlantic Fisheries Commission, North Atlantic Salmon Conservation Organization, Regional Convention on Fisheries Cooperation Among African States Bordering the Atlantic Ocean, Commission Sou-Régionale des Pêches, North Atlantic Marine Mammal Commission, Regional Fishery Committee for the West Central Gulf of Guinea, Asia-Pacific Ocean Fishery Commission, Western Indian Ocean Tuna Organization, Indian Ocean Tuna Commission, South West Indian Ocean Fishery Commission, International Pacific Halibut Commission, South Pacific Commission, Inter-American Tropical Tuna Commission, Comisión Permanente del Pacífico Sur, South Pacific Forum Fisheries Agency, Council of the Eastern Pacific Tuna Fishing Agreement, Pacific Salmon Commission, Eastern Pacific Tuna Fishing Organization, North Pacific Marine Science Organization, North Pacific Anadromous Fish Commission, Commission for the Conservations of Antarctic Marine Living Resources, International Whaling Commission, Coordinating Working Party on Fishery Statistics, Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero e Commission for the Conservation of Southern Bluefin Tuna.*

das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 10 de dezembro de 1982 sobre a Conservação e Ordenamento de Populações de Peixes Tranzonais e de Populações de Peixes Altamente Migratórios; (ii) as normas inscritas em tratados multilaterais, restritos a partes de mares ou oceanos, inclusive sobre a Antártida, relativas a temas de preservação do meio ambiente marinho, compreendido no âmbito de competência de cada instrumento e/ou sobre proteção de determinadas espécies; (iii) as normas emanadas das organizações regionais dedicadas à pesca, instituídas por tratados de âmbito regional, mas aplicáveis a quaisquer embarcações que exerçam atividades pesqueiras nas áreas geográficas sobre as quais essas organizações têm jurisdição; (iv) os regulamentos, códigos de conduta, normas técnicas, ou seja, normas de comportamento com variado grau de coercitividade, conforme emanadas de organizações internacionais de competência generalizada, como as resoluções da Assembleia Geral da ONU, da FAO e, indiretamente, da OMI quando no exercício de suas atribuições de combate à poluição marinha⁴²².

Um dos principais problemas que vem sendo tutelado em convenções internacionais e causando especial preocupação na sociedade internacional é o referente à utilização de potentes redes de pesca de arrasto, capazes de pescar grandes quantidades de peixes e outras espécies marinhas, sendo uma ameaça para a luta contra o esgotamento de recursos do mar⁴²³. Esta modalidade de pesca, como o próprio nome sugere, tem como fundamento arrastar uma rede no fundo do mar, capturando todas as espécies que estiverem no caminho por centenas de quilômetros⁴²⁴, de maneira a capturar o maior número possível de peixes para suprir a demanda internacional e fazer jus à eficiência produtiva gerada pelo comércio entre nações. Cristiano de Souza Lima Pacheco explica este método, discorrendo que:

A modalidade se divide basicamente em duas formas: (a) o arrastão individual, realizado com apenas uma embarcação, onde dois mastros abertos, fixados um em cada lado do convés, arrastam a rede, na forma de um saco. A extremidade inferior atrita desde a areia do fundo do mar, estendendo-se até a extremidade superior, na superfície; e (b) o arrasto realizado em duplas, onde a rede é esticada de uma embarcação até a outra, ampliando assim o alcance da captura do pescado e, na mesma proporção, o impacto da pesca⁴²⁵.

Para ele, a pesca predatória de arrastão ilegal é o método de pesca mais predatório que existe, inclusive mais lesivo que a pesca realizada com a utilização de explosivos, devido ao seu potencial destrutivo. Os animais marinhos de grande porte que não são o foco da pesca e não possuem valor para o comércio internacional, como os golfinhos, as toninhas, as tartarugas, as arraias e os leões marinhos, acabam morrendo por asfixia ou estrangulamento pelas redes esticadas, além de serem

⁴²²Ibid., p. 573-574.

⁴²³Ibid., p. 572.

⁴²⁴PACHECO, Cristiano de Souza Lima. Op. cit., p. 105.

⁴²⁵Ibid., p. 105.

previamente mutilados pela malha em decorrência do forte e constante movimento da rede dentro da água⁴²⁶.

Este autor critica fortemente a pesca por arrasto afirmando que, por não ter “seletividade alguma esta modalidade de pesca, as espécies de peixes que são capturadas accidentalmente – e que não têm valor comercial – são descartadas mortas ao mar. É o chamado descarte de pesca predatória”⁴²⁷. Estatisticamente, para cada um quilo de pescado a ser consumido, quatro quilos são sacrificados, contrariando claramente o princípio da sustentabilidade dos mares e oceanos⁴²⁸.

Importante mencionarmos alguns instrumentos relevantes na seara da pesca por arrasto, como (i) a Resolução 44/225 da Assembleia Geral da ONU, aprovada em 22 de dezembro de 1989, denominada Redes de Arrasto Pelágicas de Larga Escala e seu Impacto sobre os Recursos Vivos Marinhos dos Oceanos e Mares do Mundo, (ii) a Convenção sobre a Proibição da Pesca no Pacífico Sul com Grandes Redes de Arrasto Flutuantes, assinada em Wellington, em 24 de novembro de 1989, e (iii) o Acordo para a Redução da Mortalidade dos Golfinhos no Oceano Pacífico Oriental, adotado em La Jolla, Califórnia, em 23 de abril de 1992⁴²⁹.

Esta técnica predatória, inclusive, já foi objeto de disputas comerciais no âmbito do GATT, conforme se verá mais adiante no estudo de caso do *Shrimp-Turtle Case*⁴³⁰, controvérsia que se originou em virtude da proteção ambiental conferida por leis nacionais dos EUA a determinadas espécies marinhas⁴³¹.

Outro assunto concernente à pesca é a preservação das espécies de peixes altamente migratórias, ou seja, espécies que não permanecem sempre na mesma zona marítima, frequentando ora a ZEE, onde contam com proteção, ora o alto-mar. O Acordo para a Implementação das Provisões da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 10 de dezembro de 1982 sobre a Conservação e Ordenamento de Populações de Peixes Tranzonais e de Populações de Peixes Altamente Migratórios⁴³² tem por objetivo assegurar a conservação de longo prazo e

⁴²⁶Ibid., p. 105.

⁴²⁷Ibid., p. 105.

⁴²⁸Ibid., p. 110.

⁴²⁹CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 572-573.

⁴³⁰WORLD TRADE ORGANIZATION. **United States - import prohibition of certain shrimp and shrimp products.** WT/DS58/AB/R, 12 October 1998. Disponível em: https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/58abr.pdf. Acesso em: 7 out. 2019.

⁴³¹CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 573.

⁴³²BRASIL. **Decreto nº 4.361**, de 5 de setembro de 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4361.htm. Acesso em: 3 out. 2019.

aproveitamento sustentável das espécies de peixes migratórias em áreas fora da jurisdição nacional⁴³³. De acordo com Hildebrando Accioly, Geraldo Eulálio do Nascimento e Silva e Paulo Borba Casella, as principais disposições do Acordo referem-se:

(a) à compatibilização de regras de conservação nas ZEE's e no alto-mar, (b) à necessidade de conferir às diversas áreas do alto-mar tratamento compatível com o de ecossistemas, (c) às obrigações dos estados de fiscalizar as embarcações sob sua jurisdição no alto-mar, (d) a regras detalhadas a serem observadas por organizações regionais de pesca, (e) a regras detalhadas de execução das obrigações das partes, incluindo o controverso sistema de embarque e vistoria de embarcações por inspetores credenciados e de controle de portos, e (f) à adoção de medidas "em conformidade com o Acordo e o direito internacional" contra embarcações de Estados que não são partes do Acordo e praticam a pesca de forma a enfraquecer regras internacionais de conservação das espécies de peixes altamente migratórias⁴³⁴.

A CNUDM⁴³⁵ também contém aspectos relacionados especificamente à conservação dos recursos marinhos vivos, dando ênfase aos recursos existentes na ZEE e no alto-mar. José Cretella Neto⁴³⁶ leciona que suas normas podem ser classificadas de acordo com sua finalidade, de modo que estão presentes no instrumento: (i) normas de caráter geral sobre todos os aspectos da pesca, distinguindo-se as disposições que tratam da ZEE ou do alto-mar e que abordam a conservação dos recursos vivos da ZEE (Artigo 61), a utilização dos recursos vivos da ZEE (Artigo 62), os direitos do estado costeiro de editar normas sobre exploração, aproveitamento, conservação e gestão de recursos vivos da ZEE (Artigo 73), liberdade de alto-mar (Artigo 87.1 "e") e conservação e gestão dos recursos vivos do alto-mar (Artigos 116 a 119), (ii) normas que objetivam a proteção das espécies marinhas na ZEE e/ou no alto-mar, considerando sua presença em várias regiões delimitadas nos espaços marítimos e oceânicos, em grau variado, e, por fim, (iii) normas que consideram situações topográficas excepcionais em que se encontram certos Estados.

Hildebrando Accioly, Geraldo Eulálio do Nascimento e Silva e Paulo Borba Casella⁴³⁷ defendem que grande parte dos dispositivos pertinentes a esta matéria não são de tutela dos recursos marinhos vivos, mas de cooperação e uso comum. Os

⁴³³ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 751.

⁴³⁴Ibid., p. 751-752.

⁴³⁵ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** Op. cit.

⁴³⁶CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 575-576.

⁴³⁷ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 749.

maiores exemplos que fizeram estes autores chegarem a esta conclusão estão representados nos Artigos 116, 117, 118, 119 e 120 da CNUDM⁴³⁸.

Após breve leitura destes dispositivos, já é possível visualizarmos que o direcionamento é, de fato, para a cooperação entre os Estados, carecendo estes artigos de determinações mais concretas e específicas para a tutela do meio ambiente marinho. Para os autores que os criticam, tais artigos preveem obrigações muito abstratas, impossíveis de serem concretizadas na preservação dos recursos vivos do mar. José Cretella Neto⁴³⁹ também critica a CNUDM neste sentido, sustentando ser seu texto muito genérico, principalmente nos Artigos 61 e 66⁴⁴⁰.

⁴³⁸ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** Op. cit. Art.116: “Todos os Estados têm direito a que os seus nacionais se dediquem à pesca no alto mar, nos termos: a) das suas obrigações convencionais; b) dos direitos e deveres bem como dos interesses dos Estados costeiros previstos, *inter alia*, no parágrafo 2º do artigo 63 e nos artigos 64 a 67; e c) das disposições da presente seção”. Art. 117: “Todos os Estados têm o dever de tomar ou de cooperar com outros Estados para tomar as medidas que, em relação ao seus respectivos nacionais, possam ser necessárias para a conservação dos recursos vivos do alto mar”. Art. 118: “Os Estados devem cooperar entre si na conservação e gestão dos recursos vivos nas zonas do alto mar. Os Estados cujos nacionais aproveitem recursos vivos idênticos, ou recursos vivos diferentes situados na mesma zona, efetuarão negociações para tomar as medidas necessárias à conservação de tais recursos vivos. Devem cooperar, quando apropriado, para estabelecer organizações sub-regionais ou regionais de pesca para tal fim”. Art. 119: “1. Ao fixar a captura permitível e ao estabelecer outras medidas de conservação para os recursos vivos no alto mar, os Estados devem: a) tomar medidas, com base nos melhores dados científicos de que disponham os Estados interessados, para preservar ou restabelecer as populações das espécies capturadas a níveis que possam produzir o máximo rendimento constante, determinado a partir de fatores ecológicos e econômicos pertinentes, incluindo as necessidades especiais dos Estados em desenvolvimento e tendo em conta os métodos de pesca, a interdependência das populações e quaisquer normas mínimas internacionais geralmente recomendadas, sejam elas sub-regionais, regionais ou mundiais; b) ter em conta os efeitos sobre as espécies associadas às espécies capturadas, ou delas dependentes, a fim de preservar ou restabelecer as populações de tais espécies associadas ou dependentes acima dos níveis em que a sua reprodução possa ficar seriamente ameaçada. 2. Periodicamente devem ser comunicadas ou trocadas informações científicas disponíveis, estatísticas de captura e de esforço de pesca e outros dados pertinentes para a conservação das populações de peixe, por intermédio das organizações internacionais competentes, sejam elas sub-regionais, regionais ou mundiais, quando apropriado, e com a participação de todos os Estados interessados. 3. Os Estados interessados devem assegurar que as medidas de conservação e a aplicação das mesmas não sejam discriminatórias, nem de direito nem de fato, para os pescadores de nenhum Estado”. Art. 120: “O Artigo 65 aplica-se também à conservação e gestão dos mamíferos marinhos no alto mar”.

⁴³⁹CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 575.

⁴⁴⁰ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** Op. cit. Art. 61, 2: “O Estado costeiro, tendo em conta os melhores dados científicos de que disponha, assegurará, por meio de medidas apropriadas de conservação e gestão, que a preservação dos recursos vivos da sua zona econômica exclusiva não seja ameaçada por um excesso de captura. O Estado costeiro e as organizações competentes sub-regionais, regionais ou mundiais, cooperarão, conforme o caso, para tal fim.” Art. 66, 3, b: “O Estado de origem deve cooperar para reduzir ao mínimo as perturbações econômicas causadas a outros Estados que pesquem essas populações, tendo em conta a captura normal e o modo de operação utilizado por esses Estados, bem como todas as zonas em que tal pesca tenha sido efetuada.”

Para ele⁴⁴¹, o uso de expressões vagas como “assegurará, por meio de medidas apropriadas de conservação e gestão”, “cooperarão” e “deve cooperar” demonstram que a CNUDM apenas sugere a cooperação entre os Estados, sem a imposição de qualquer obrigação às partes. Como esclarecido, a CNUDM é tida por muitos como uma constituição dos mares, tratando de uma vasta gama de assuntos sem, contudo, se aprofundar em todos eles. Um dos assuntos que permaneceu superficialmente regulamentado foi justamente a questão da preservação dos recursos vivos do mar, contando com instrumentos mais específicos para sua tutela, conforme lista indicada nas anotações supra.

Esta é uma das principais estratégias do Direito Internacional do Meio Ambiente, que se vale de convenções multilaterais amplas de modo a obter o maior número de signatários, para depois regular - em protocolos adicionais ou em demais instrumentos apartados - as questões mais críticas e não pacíficas entre todas as partes. A utilização de uma convenção-quadro é virtuosa para minimamente estabelecer um ponto de partida e orientar os países na preservação do meio ambiente marinho, demandando a elaboração de acordos regionais ou locais para tratar em maior profundidade os assuntos específicos.

O grande problema desta pulverização temática existente no direito internacional ambiental é que certos tratados podem não possuir mecanismos eficazes de fiscalização e punição das partes signatárias pelo descumprimento de seus dispositivos. Isso significa que a pluralidade de convenções, nem sempre uniformes quanto a estes critérios mencionados, podem ter maior ou menor grau de observância pelos Estados, permanecendo alguns países infratores completamente impunes ou sequer percebidos como infratores, tendo em vista a falta de controle, o que dificulta demasiadamente o combate aos impactos negativos no meio ambiente marinho causados pelo comércio internacional.

2.4.4 Bandeira de conveniência

De modo a adentrarmo-nos no estudo das bandeiras de conveniência, necessário trazermos alguns conceitos preliminares fundamentais para a

⁴⁴¹Ibid., p. 575.

compreensão do tema. São eles: modalidades de registro de navios e aquisição de nacionalidade pelos navios.

Registro é o ato administrativo que confere nacionalidade às embarcações e o direito destas em ostentar a bandeira de seu Estado de registro, podendo ser classificados pela doutrina maritimista em nacionais e abertos em decorrência da pluralidade de legislações nacionais a respeito do assunto, dificultando a padronização do instituto⁴⁴². Destacamos, assim, os ensinamentos de Eliane M. Octaviano Martins:

Em se tratando de ato administrativo cuja concessão depende exclusivamente de Estado, constata-se, no plano internacional, efetiva diversidade de critérios e requisitos para registro, situação que tem causado problemáticas de competência desleal por parte de alguns Estados que adotam exigências mínimas de controle e medidas de estímulo ao registro, dando ensejo ao fenômeno das “bandeiras de conveniência”, que é uma das espécies de registro aberto.⁴⁴³

Apesar da dificuldade de padronização, seguimos com os principais conceitos doutrinários destas modalidades de registro. Os registros nacionais, de acordo com Eliane M. Octaviano Martins⁴⁴⁴, são aqueles que exigem vínculos entre Estado de registro e o navio, mantendo efetivo controle sobre as embarcações registradas para mantê-las sempre vinculadas à legislação do Estado de registro. A este respeito, estabelece a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar⁴⁴⁵ que os requisitos determinados pelos Estados devem se submeter ao princípio da vinculação real consubstanciado no elo substancial entre o Estado do pavilhão e o navio, não podendo tal vinculação ser meramente formal.

De acordo com este regime, são três os critérios para a aquisição de nacionalidade pelo navio: (i) o do local da construção, que atribui a nacionalidade de um estado para um navio que foi ali construído, (ii) o da nacionalidade do proprietário, que estabelece que o navio terá a nacionalidade de seu proprietário (pessoa física ou jurídica) e (iii) o da composição da equipagem, que vincula a atribuição de uma nacionalidade ao navio que possui, pelo menos, uma porcentagem da tripulação de

⁴⁴²MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo – Volume I**. 3. ed., rev., ampl. e atual. Barueri, SP: Manole, 2008, p. 169.

⁴⁴³Id., **Curso de Direito Marítimo – Volume I**. 4. ed. São Paulo: Manole, 2013 p. 156.

⁴⁴⁴Id., **Curso de Direito Marítimo – Volume I**. 3. ed., rev., ampl. e atual. Barueri, SP: Manole, 2008, p. 169.

⁴⁴⁵ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Op. cit.

determinada nacionalidade⁴⁴⁶. Contudo, existe um quarto critério, denominado misto, que consiste na atribuição de nacionalidade vinculada a diversos requisitos simultâneos, como nacionalidade do proprietário, tripulação e comandante.

Diferentemente, os registros abertos possuem critérios flexíveis de registro e concessão de bandeira aos navios. Por vezes, sequer exigem vínculo entre o Estado de registro e o navio, sendo divididos em segundo registro e registro de bandeira de conveniência, conforme abordaremos mais adiante.

Como referido no início deste item, a nacionalidade e o direito de uso de bandeira são consequência do registro de navios, independentemente da modalidade empregada, sendo também requisitos para a regularidade das embarcações, conforme determinação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar⁴⁴⁷. Destarte, todo navio deve possuir uma nacionalidade e bandeira do seu Estado de registro sob pena de ser considerado apátrida. Vejamos tal regra:

Artigo 92 – Estatuto dos navios

1. Os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado e, salvo nos casos excepcionais previstos expressamente em tratados internacionais ou na presente Convenção, devem submeter-se, no alto-mar, à jurisdição exclusiva desse Estado. Durante uma viagem ou em porto de escala, um navio não pode mudar de bandeira, a não ser no caso de transferência efetiva da propriedade ou de mudança de registro.
2. Um navio que navegue sob a bandeira de dois ou mais Estados, utilizando-as segundo as suas conveniências, não pode reivindicar qualquer dessas nacionalidades perante um terceiro Estado e pode ser considerado como um navio sem nacionalidade.⁴⁴⁸

A nacionalidade, portanto, estabelece um vínculo de sujeição do navio com o Estado de registro, gerando efeitos sobre as embarcações, consubstanciados em direitos e obrigações. Desta maneira, uma vez atribuída, o navio será impactado em relação a cinco fatores, quais sejam, direito de proteção, dever de aplicação de tratados internacionais, vinculação a uma jurisdição, sujeição à vigilância e direito a favores particulares⁴⁴⁹. Nota-se que a obrigatoriedade de vincular efetivamente um navio com seu estado de registro também está presente na CNUDM:

⁴⁴⁶ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, p. 169.

⁴⁴⁷ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Op. cit.

⁴⁴⁸ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. 1982. Disponível em: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. Acesso em: 16 mar. 2018.

⁴⁴⁹MUNIZ, Rafael. **A nacionalidade do navio à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982**: o vínculo efetivo entre o Estado e o navio. Dissertação (Mestrado em Direito) – UNIVALI, Itajaí, 2009, p. 33.

Artigo 91 - Nacionalidade dos navios

1. Todo estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira. Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio.

2. Todo estado deve fornecer aos navios a que tenha concedido o direito de arvorar a sua bandeira os documentos pertinentes.⁴⁵⁰

Para Hildebrando Accioly, Geraldo Eulálio do Nascimento e Silva e Paulo Borba Casella⁴⁵¹, a determinação da nacionalidade de embarcações é um tema complexo, uma vez que a exigência de vínculo substancial entre o estado e o navio é vaga e permite interpretações abusivas como, por exemplo, a prática do uso de bandeira de conveniência, tema que, feitas as considerações necessárias acerca de registro e nacionalidade de navios, será aprofundado a partir deste momento.

A expressão “bandeira de conveniência” provém do original anglo-saxão *flags of convenience ships*, possuindo outras expressões sinônimas igualmente utilizadas pela doutrina, como pavilhão de conveniência, pavilhão facilitário, pavilhão de refúgio, registro independente ou de favor, falsa bandeira, bandeira de conveniência econômica e fiscal, ou, até mesmo, pavilhão de necessidade⁴⁵².

Trata-se de prática por meio da qual os navios são registrados em países onde as formalidades em matéria de pessoal e de segurança são permissivas, isto é, não exigem certas medidas de segurança⁴⁵³ e não determinam a necessidade de se estabelecer um vínculo efetivo entre Estado e navio, de modo que a única exigência é o trâmite administrativo do registro⁴⁵⁴. Em sentido análogo, para Rafael Muniz:

Pavilhões de conveniência são aqueles dos países que combinam as condições extremamente flexíveis de outorga de sua nacionalidade aos navios. Havendo uma regulamentação reduzida em matéria marítima e uma exonerção de impostos sobre os lucros dos armadores, de maneira que os armadores que exploram suas frotas sob esses pavilhões podem assegurar vantagens que dificilmente conseguiram em seus próprios países.⁴⁵⁵

O uso da bandeira de conveniência tem origem antiga, havendo divergência doutrinária quanto à exatidão de sua gênese mais remota. Alguns doutrinadores, como Hui Wang⁴⁵⁶, afirmam tratar-se de prática com séculos de história, mais

⁴⁵⁰ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** Op. cit.

⁴⁵¹ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 652.

⁴⁵²MUNIZ, Rafael. Op. cit., p. 66.

⁴⁵³ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 653.

⁴⁵⁴MUNIZ, Rafael. Op. cit., p. 65.

⁴⁵⁵Ibid., p. 67.

⁴⁵⁶HUI, Wang. Op. cit., p. 88.

possivelmente desde o século XVI. Contudo, sabe-se que sua eclosão mais recente se deu com o advento da 2ª Guerra Mundial, quando os EUA trocaram a bandeira americana de seus navios pela bandeira do Panamá, de forma a não se envolver no conflito e poder transportar suprimentos ao Reino Unido sem perder a neutralidade desejada durante esta grande guerra⁴⁵⁷. Eliane M. Octaviano Martins complementa discorrendo que:

Como estratégia de competitividade, as BDCs passaram a ser usadas antes da Segunda Guerra Mundial, quando vários países de Terceiro Mundo começaram a possibilitar os registros abertos, visando, principalmente, à arrecadação fiscal. O fenômeno generalizou-se na Segunda Guerra Mundial e com a guerra civil ocorrida na Grécia – nação que detinha as frotas mercantes mais importantes do mundo. A adoção de bandeiras de conveniência como prática corrente intensificou-se após a Segunda Guerra Mundial, em decorrência da colocação à venda, pelos Estados Unidos, de grande quantidade de cargueiros [...]⁴⁵⁸

Atualmente, a frota usuária de bandeira de conveniência consiste em mais que o dobro do número de navios que optam pela bandeira nacional, correspondendo a aproximadamente 54% da tonelagem mundial registrada⁴⁵⁹, sendo utilizadas por diversos países, como Bahamas, Bermudas, Cingapura, Costa Rica, Filipinas, Malta, Antígua, Aruba, Barbados, Belize, Bolívia, Birmânia, Camboja, Ilhas Canárias, Ilhas Cayman, Ilhas Cook, Chipre, Guiné Equatorial, Gibraltar, Honduras, Ilhas Marshall, Líbano, Libéria, Luxemburgo, Maurício, Panamá, Antilhas Holandesas, San Vicente, Santo Tomé e Príncipe, Sri Lanka, Tuvalu, Vanuatu⁴⁶⁰, dentre outros.

A grande quantidade de Estados que se utilizam de bandeiras de conveniência decorre das supostas vantagens trazidas por esta prática. Vimos que a aquisição da nacionalidade gera determinados efeitos para o navio, como, por exemplo, o (i) cumprimento de normas fiscais, financeiras e empresariais do país de registro, (ii) cumprimento dos tratados internacionais sobre segurança marítima, (iii) respeito à legislação sobre a tripulação do navio e condições de emprego dela e (iv) proteção naval do Estado de Registro⁴⁶¹.

Ocorre que estas consequências oneram financeiramente a indústria *shipping*, de modo que certos armadores não desejam arcar com os altos custos provenientes

⁴⁵⁷ANGEWIESCHE, William. **The Outlaw Sea**: A World of Freedom, Chaos, and Crime. New York: North Point Press, 2005, p. 5.

⁴⁵⁸MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo – Volume I**. 4. ed. São Paulo: Manole, 2013, p. 159.

⁴⁵⁹HUI, Wang. Op. cit., p. 88.

⁴⁶⁰MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo – Volume I**. 3. ed., rev., ampl. e atual. Barueri, SP: Manole, 2008, p. 174.

⁴⁶¹MUNIZ, Rafael. Op. cit., p. 62.

do registro em determinados Estados. Assim sendo, buscam alternativas e registram seus navios em países onde esses custos são inferiores, uma vez que os requisitos para o registro e fiscalização dos navios são mais brandos ou praticamente inexistentes. É o que versa Eliane M. Octaviano Martins:

Efetivamente, o Direito elenca-se entre os itens que interferem sobremaneira no custo da atividade empresarial. As obrigações jurídicas geram efeitos que forçam o empresário a rever sua estratégia de competitividade e lucratividade. É o denominado direito-custo. O rol de normas que se integram como direito-custo e que repercutem na formação do preço do frete é extenso; algumas integrantes ou diretamente relacionadas com o direito marítimo: as obrigações empresariais, as normas tributárias, trabalhistas, administrativas, ambientais, societárias e de propriedade industrial, as formas de colaboração interempresarial e os tratados e as convenções internacionais relacionados com a atividade econômica da navegação e a exploração marítima.⁴⁶²

O atrativo de total facilidade para registro, a existência de legislações e regulamentos menos severos sobre segurança e equipamento de bordo, os incentivos de ordem fiscal, a precária (ou ausente) fiscalização do cumprimento de normas nacionais ou internacionais sobre as embarcações registradas em seu território e a não-imposição ou o abrandamento dos critérios de vínculo substancial entre o Estado de registro e o navio são vantagens que são levadas em consideração no momento do registro das embarcações, contribuindo para a proliferação da prática em cada vez mais Estados. Esta leniência decorre do fato dos Estados que concedem bandeira de conveniência não serem signatários ou não cumprirem os preceitos da CNUDM e de outras convenções internacionais fundamentais para o Direito Marítimo, como a MARPOL⁴⁶³, a Solas (*International Convention for the Safety of Life at Sea*), a CLC (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) e o ISM (*International Safety Management*) Code⁴⁶⁴.

Apesar de parecer uma alternativa atraente aos armadores, existe uma série de desvantagens relacionadas à prática da bandeira de conveniência que se sobrepõem aos benefícios supracitados, envolvendo questões trabalhistas, ambientais, econômicas, concorenciais e de segurança.

Quanto aos aspectos trabalhistas, diversos são os prejuízos aos trabalhadores deste navio arvorando bandeira de conveniência em função das condições

⁴⁶²MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo – Volume I**. 3. ed., rev., ampl. e atual. Barueri, SP: Manole, 2008, p. 174.

⁴⁶³BRASIL. **Decreto nº 2.508**, Op. cit.

⁴⁶⁴MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo – Volume I**. 3. ed., rev., ampl. e atual. Barueri, SP: Manole, 2008, p. 174-175.

insatisfatórias de trabalho da tripulação caracterizadas por condições de trabalho inferiores ao padrão mínimo determinado pela IMO. Marcelino André Stein afirma que os países que oferecem essa espécie de registro “provocam distorções como o *dumping social*, ao infringir as mais básicas legislações trabalhistas, submetendo muitas vezes as tripulações a condições indignas de trabalho”⁴⁶⁵. E continua: “Além disso, tais países não tratam sua tripulação com o mínimo de justiça e equidade, fazendo disso, por vezes, uma ‘ferramenta de vendas’⁴⁶⁶. O autor lista, ainda, uma série de questões relacionadas ao tema:

- a) Devido à falta de manutenção do navio e dos equipamentos, o trabalho é dificultado e padrões internacionais não são respeitados;
- b) Nem sempre o tripulante é embarcado depois de passar por um exame médico, ou seja, sem a verificação de que o tripulante se encontra em condições para o embarque e trabalho a bordo;
- c) A tripulação reduzida ao extremo, objetivando a diminuição de custos, resulta em uma sobrecarga de trabalho que pode provocar fadiga e acidentes;
- d) Tripulações sem qualificação apropriada competem com marítimos qualificados ou até mesmo ocupam funções desses qualificados, recebendo salários menores e oferecendo pouca condição de desempenhar suas funções, ocupando assim, empregos de qualidade;
- e) Jornadas excessivas de trabalho, sem o devido descanso ou intervalo entre tarefas, o que as torna extremamente cansativas, prejudicando a atenção e o empenho necessários ao trabalhador de bordo;
- f) Existe a probabilidade de, sem supervisão alguma ou sem regras claras a obedecer, de uma extrema instabilidade no emprego, pois o marítimo pode ser desembarcado a qualquer hora, em qualquer porto do mundo;
- g) Não existem contratos de trabalho ou, quando existem, podem ser em língua que o trabalhador sequer entende, sem cláusulas adequadas às condições de trabalho do mesmo;
- h) A obrigação de repatriamento ao país de origem, em caso de necessidade (ou até mesmo morte), geralmente não é cumprida pelos armadores que operam neste estado de quase falta de legislação;
- i) Os salários pagos por proprietários que registram seus navios em bandeiras de conveniências são baixos e, em não raras vezes, menor até que o mínimo imposto pela Convenção da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e pelas convenções nacionais do país da bandeira e, geralmente, menores do que os valores da tabela determinada pela ITF (*International Transport Workers Federation*).⁴⁶⁷

No que tange aos aspectos econômicos, cumpre mencionarmos a evasão de divisas dos países que concedem registros nacionais. Isso porque os navios que arvoram pavilhões de conveniência não integram de modo efetivo a economia dos Estados de Registro, não servindo a seu comércio exterior e não frequentando com regularidade seu porto de matrícula. Assim, possibilidades de controle, fiscalização e

⁴⁶⁵ STEIN, Marcelino André. **Bandeiras de Conveniência:** Análise jurídica e econômica. Dissertação (Mestrado em Direito) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2011, p. 25.

⁴⁶⁶ Ibid., p. 25.

⁴⁶⁷ Ibid., p. 60-61.

inspeção do navio por parte das autoridades do Estado de Registro são praticamente inexistentes⁴⁶⁸.

Avaliando os aspectos concorrenenciais, um ponto que merece destaque é a concorrência desleal que o uso de pavilhões de conveniência causa aos demais armadores de outros países, conforme aponta Marcelino André Stein:

[...] Não só os países ditos “registros fechados” ou tradicionais perdem com o regime de alguns poucos países de registro aberto, que operam com custos extremamente baixos. Tais países verificam que suas marinhas mercantes reduziram ou, no mínimo, tiveram seu crescimento impedido por forças exógenas, contra as quais é difícil competir, pela falta de regulação internacional eficaz. Os registros abertos começaram a se tornar também uma ameaça ao desenvolvimento das frotas mercantes e interesses marítimos dos países em desenvolvimento.⁴⁶⁹

Em relação à segurança, a doutrina tem indicado recentemente que existe a possibilidade de navios de bandeira de conveniência serem aproveitados com maior facilidade em ataques terroristas. Além disso, como bem apontou Rafael Muniz, já é sabido que esses navios são utilizados para a prática de diversos crimes, como por exemplo “[...] tráfico de drogas, transporte ilícito de material bélico, lavagem de dinheiro, contrabando de petróleo, pesca ilegal, tráfico de armas, mercadorias e pessoas, imigração ilegal, registro de navios piratas e fraude de documentos”⁴⁷⁰.

Por fim, temos também os severos impactos ambientais causados pelo uso de bandeira de conveniência associado a uma maior competitividade para o comércio internacional. O principal aspecto neste sentido é a contribuição desta prática para a ocorrência de acidentes marítimos, principalmente derramamento de óleo no mar.

Eliane M. Octaviano Martins⁴⁷¹ apresenta as principais causas dos acidentes da navegação que resultam em derramamento de óleo: (i) erro humano da tripulação ou decorrentes de instruções da praticagem, por vezes decorrentes de deficiente formação profissional, (ii) incêndio, explosões e demais fenômenos da natureza, (iii) estado precário de navegabilidade do navio e uso de casco simples, (iv) idade dos navios, (v) adoção de bandeiras de conveniência, (vi) preocupação com a

⁴⁶⁸MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo – Volume I**. 3. ed., rev., ampl. e atual. Barueri, SP: Manole, 2008, p. 176.

⁴⁶⁹STEIN, Marcelino André. Op. cit., p. 58-59.

⁴⁷⁰MUNIZ, Rafael. Op. cit., p. 70-71.

⁴⁷¹MARTINS, Eliane M. Octaviano. Transporte marítimo e desenvolvimento sustentável. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XIII, n. 72, jan. 2010. Disponível em: http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=7102. Acesso em: 16 maio 2019.

competitividade em detrimento da segurança e (vii) descumprimento de normas de segurança.

Vê-se que o uso de bandeira de conveniência é um dos fatores que mais causam acidentes de navegação, de modo que todos os itens acima citados são facilmente encontrados em navios com pavilhão de complacência⁴⁷². Além destes incidentes, esta prática impacta o meio ambiente marinho e seus recursos de outras formas, como, por exemplo, por meio da concessão de bandeiras para embarcações pesqueiras, como bem retrata Marcelino André Stein:

Cabe ressaltar ainda que os países que fornecem bandeiras de conveniência também a fornecem para embarcações de pesca de grande escala. De acordo com a entidade ambientalista WWF – World Wildlife Fund, mais de 1200 dessas embarcações foram registradas em bandeiras de conveniência e aproximadamente 15% da frota mundial de pesca de grande escala apresenta registro em Pavilhões de Conveniência ou está registrada como bandeira desconhecida. Isso influencia na pesca ilegal, gerando enormes prejuízos para o meio ambiente marinho.⁴⁷³

É por esta razão que, considerando que o direito internacional proíbe a aplicação de legislação nacional sobre embarcações de pesca de bandeiras de outros estados no alto-mar, muitas empresas pesqueiras se deslocaram para países não

⁴⁷²Carmen Lucia Sarmento Pimenta e Maria Fernanda Britto Neves (PIMENTA, Carmem Lucia Sarmento; NEVES, Maria Fernanda Britto. A inconveniência das bandeiras de conveniência à luz dos direitos humanos. *Conpedi Law Review*, v. 1, n. 1, 2015. Disponível em: http://portaltutor.com/index.php/conpedireview_old/article/view/17. Acesso em: 10 jun. 2019, p. 158-159) citam os principais acidentes marítimos envolvendo bandeira de conveniência: “A. De bandeira liberiana: a) O navio Rena que, em 2010, encalhou na costa da Nova Zelândia derramando no mar, além de 70 contêineres, uma mancha de óleo de 22 quilômetros; b) O encalhe do Petroleiro Sea Empress na costa do País de Gales derramando no mar 70 mil toneladas de óleo e matando 25 mil aves marinhas em 1996; c) O Petroleiro Braer, em 1993, derramou mais de 84 mil toneladas de petróleo no mar devido ao mau tempo que o fez encalhar nas rochas na costa da Grã -Bretanha formando uma mancha negra ao longo de 40 km da costa; d) Mais uma maré negra causada pelo Petroleiro Amoco Cadiz em 1978 que derramou 230 mil toneladas de petróleo cru devido ao seu naufrágio próximo à costa da França; e) 90 mil toneladas de petróleo foram derramadas ao longo da costa da África do Sul devido ao abalroamento dos Petroleiros Texanita e Oswego Guardian com a consequente explosão e naufrágio do segundo em 1972. A explosão foi tal que vidraças a 40 milhas da costa foram quebradas, resultando ainda na morte de trinta e três pessoas do Texanita e uma do Oswego Guardian; f) Em 1967, as costas inglesas e francesas foram atingidas por uma mancha negra de 300 km² devido ao derramamento de 183 mil toneladas de petróleo em consequência do encalhe do navio Torrey Canyon. B. Das Ilhas Marshall: Em 2010, a Plataforma Deep Water Horizon causou dano ambiental inestimável na costa mexicana. C. Das Bahamas: O fatídico acidente do Petroleiro Prestige, em 2001, deixou um rastro de óleo ao longo da costa da Galícia, naufragando próximo ao litoral da Espanha, contaminando as águas com aproximadamente 20.000 toneladas de combustível e trazendo enorme prejuízo à pesca daquela região. D. Da Ilha de Malta: Em 1999, o Petroleiro Érica que, partindo-se em dois, próximo à Costa da Bretanha Francesa, derramou 20 mil toneladas de óleo no mar, afetando mais de 400 km do litoral Francês. E. Do Chipre: A explosão do Petroleiro Haven, em 1991, no Mar Mediterrâneo com o derrame de 30.000 toneladas de petróleo na costa de Gênova/Itália. Em seguida, o navio naufragou sem se partir evitando uma catástrofe ainda maior. F. De Madagascar: Em 1980, o Petroleiro Tanio partiu-se em dois, próximo à Finisterra, causando a morte de oito marinheiros. A parte da proa naufragou com oito mil toneladas de óleo cru nos tanques.”

⁴⁷³ STEIN, Marcelino André. Op. cit., p 65.

signatários de tratados de proteção aos recursos marinhos vivos, o que ficou conhecido como o procedimento de *reflagging* ou *flying flags*. Dessa forma, como ponderam Hildebrando Accioly, Geraldo Eulálio do Nascimento e Silva e Paulo Borba Casella, “é possível que embarcações de países sem ou com menores restrições à pesca possam burlar impunemente a regulamentação internacional para a pesca em alto-mar onde há regulamentação específica”⁴⁷⁴.

O uso de bandeira de conveniência, portanto, propicia determinadas vantagens aos armadores que dela se utilizam para a prática do comércio internacional. Contudo, vantagens meramente econômicas não deveriam, de forma alguma, prevalecer sobre questões de ordem social, do meio ambiente e de segurança internacional. Também não deveriam ensejar os Estados a descumprir os instrumentos vigentes aos quais se vincularam visando unicamente ganhos econômicos.

Vislumbramos, assim, duas falhas em relação ao tema que necessitam ser endereçadas. A primeira, como dito, é a falta de padronização nos requisitos de registro de embarcações, manifestando-se de forma diferente em cada Estado do globo. A segunda, também já referida em outro item deste mesmo capítulo, diz respeito à falta de observância à CNUDM e, de certa forma, aos tratados internacionais de maneira geral, dificultando a efetivação do Direito Internacional.

2.4.5 Poluição sonora

Finalmente, mas não menos importante, existe a questão da poluição sonora nos oceanos causada pelas embarcações destinadas ao transporte marítimo internacional e pelas atividades de exploração de petróleo e gás destinados ao comércio internacional. Trata-se de tema novo na agenda internacional e merecedor de um tópico próprio junto aos já conhecidos problemas ambientais mencionados anteriormente. Devido ao seu recente surgimento na pauta política e científica, este tema – igualmente não exaurido pela doutrina – oferece um promissor campo de pesquisa para o futuro, com vistas a minimizar ou erradicar os impactos sonoros causados no meio ambiente marinho.

Primeiramente, cumpre comprovarmos que o ruído provocado pelas embarcações do comércio internacional durante as navegações enquadra-se na

⁴⁷⁴ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 750.

definição de poluição marinha, para posteriormente estudarmos os impactos desta poluição no ecossistema aquático. De acordo com o relatório publicado em 2007 pela Comissão para Mamíferos Marinhos dos Estados Unidos, “som” é uma energia que se manifesta na forma de uma vibração ou onda acústica através de um meio – seja ele sólido, líquido ou gasoso -, caracterizada por parâmetros diversos como, por exemplo, pressão sonora e intensidade⁴⁷⁵. Por outro lado, “ruído” é uma emissão de energia oriunda de fenômenos vibratórios capazes de causar perturbação quando captados pelo sistema auditivo.

Desta maneira, ambos os termos são considerados formas de energia, ainda que diferentes entre si, o que nos permite encaixá-los na definição de poluição marinha trazida no Artigo 1º, item 4, da CNUDM⁴⁷⁶, já esclarecida outrora. Vejamos, novamente, a redação do mencionado artigo:

Art. 1, 4: ‘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.⁴⁷⁷

Esclarecida está, portanto, a configuração da emissão de ruídos por atividades antrópicas percebidos por organismos aquáticos como exemplo de poluição marinha, nos termos da CNUDM. Passemos, neste momento, a compreender suas principais causas e efeitos.

Conforme já pontuado inicialmente neste item, a expansão do comércio internacional marítimo é o principal responsável por este tipo de poluição nas águas marinhas. Lencionam Diego de Alencar Salazar Primo, Cecília Perdigão Barreto e Tarin Cristina Frota Mont Alverne⁴⁷⁸ que a intensificação (i) dos processos industriais de larga escala que visam ao comércio internacional, (ii) do crescimento populacional e (ii) da globalização dos sistemas de transporte, os ruídos de origem antropogênica

⁴⁷⁵PRIMO, D. A. S.; BARRETO, C. P.; MONT'ALVERNE, T. C. F. Direito internacional e poluição sonora marinha: efeitos jurídicos do reconhecimento do som como fonte de poluição dos oceanos. **Veredas do Direito**, Belo Horizonte, v. 15, n. 32, p. 277-295, ago. 2018. Disponível em: <http://www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/1194>. p. 285. Acesso em: 27 maio 2019.

⁴⁷⁶Ibid, p. 283-284.

⁴⁷⁷ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Op. cit.

⁴⁷⁸PRIMO, D. A. S.; BARRETO, C. P.; MONT'ALVERNE, T. C. F. Op. cit., p. 285.

foram maciçamente introduzidos no meio ambiente marinho, comprometendo o balanço sonoro deste ecossistema. De acordo com estes mesmos autores:

A maior parte dos ruídos provém de embarcações comerciais, que produzem sons na mesma faixa de frequência usada por muitos mamíferos marinhos para comunicação. Por se tratar de frequências baixas, os ruídos provocados por navios são capazes de se propagar eficientemente no mar, afetando a biota marinha situada a longas distâncias do emissor. Outras fontes significativas de ruídos nos oceanos, segundo o relatório, são a exploração sísmica pela indústria de hidrocarbonetos *offshore*, bem como os sonares. A instalação de cabos submarinos e de equipamentos de energia renovável *offshore*, assim como projetos de dragagem, embora em menor grau, também podem emitir ruídos subaquáticos potencialmente danosos.⁴⁷⁹

Como consequência desta introdução artificial de ruídos nos oceanos, a fauna marinha passou a ser diretamente exposta a seus diversos impactos negativos provenientes principalmente das atividades de navegação internacional, mas também da exploração de petróleo e gás, das construções *offshore*, da utilização de sonares, dentre outras, em escalas tanto locais quanto regionais⁴⁸⁰.

Os impactos no meio ambiente marinho causados pela poluição sonora oriunda do tráfego dos navios são severos, diversos e globais, uma vez que afetam animais marinhos de táxons variados, incluindo vertebrados, como mamíferos e peixes, e invertebrados, como moluscos e crustáceos⁴⁸¹. Para Diego de Alencar Salazar Primo, Cecília Perdigão Barreto e Tarin Cristina Frota Mont Alverne, “ao afetar organismos tão distintos, a poluição marinha constitui um risco para a saúde do ecossistema marinho como um todo”⁴⁸².

Os principais efeitos podem ser agrupados em alterações fisiológicas ou comportamentais na fauna marinha, vez que a modificação no padrão acústico dos oceanos tem sido capaz de provocar alterações no desenvolvimento, comportamento, fisiologia e distribuição espacial dos animais, dado que muitos organismos necessitam do som para a comunicação intra-espécie, navegação, detecção de presas e/ou predadores e reprodução⁴⁸³.

Dentre as alterações fisiológicas causadas pelos ruídos de embarcações marítimas, pode-se citar os danos físicos causados às estruturas auditivas, a perda da capacidade de audição e, em casos mais extremos, até mesmo a morte de organismos expostos a ruídos de alta intensidade. Não bastando, outro efeito comum

⁴⁷⁹Ibid., p. 281-282.

⁴⁸⁰Ibid., p. 285.

⁴⁸¹Ibid., p. 286.

⁴⁸²Ibid., p. 286.

⁴⁸³Ibid., p. 286-287.

diz respeito à redução da frequência do canto das baleias, mecanismo imprescindível para a reprodução de certas espécies, o que poderá impactar negativamente na manutenção da população destes cetáceos⁴⁸⁴.

Em relação aos impactos comportamentais, destacamos a desorientação dos animais causada pelo excesso de ruído, que pode gerar mudanças comportamentais como paralisação de cardumes, fuga para outras regiões marinhas ou para diferentes profundidades com menor índice de ruídos, falha no sistema de detecção de predadores, incapacidade de localizar alimento, dificuldade de encontrar parceiros para reprodução e a modificação da distribuição dos peixes nos mares.

Quantificar os efeitos da poluição sonora sobre a fauna marinha, como elucidaram Diego de Alencar Salazar Primo, Cecília Perdigão Barreto e Tarin Cristino Frota Mont Alverne, não é fácil, tendo em vista que a “sensibilidade ao ruído antropogênico varia de espécie para espécie e, dentro de uma mesma espécie, depende de fatores como sexo, idade e condições em que o animal se encontra”⁴⁸⁵. Ainda assim, diversas organizações (internacionais e não governamentais) têm estudado o assunto com vistas a trazer soluções ao problema⁴⁸⁶.

Conforme indicado em parágrafo supra, a relativa novidade do tema transforma-o em assunto pouco regulamentado internacionalmente, de modo que, como visto, a CNUDM apenas esbarra na questão, inexistindo qualquer outro tratado multilateral que a discipline expressamente⁴⁸⁷.

Para alguns doutrinadores, entretanto, outros instrumentos são capazes de fornecer bases jurídico-normativas para a proteção do meio ambiente marinho no que tange à emissão antropogênica de ruídos. São elas: a Convenção Internacional para a Regulamentação da Pesca da Baleia⁴⁸⁸, a Convenção sobre Diversidade

⁴⁸⁴Ibid., p. 287.

⁴⁸⁵Ibid., p. 286.

⁴⁸⁶A OceanCare, por exemplo, organização não governamental com sede em Zurique, na Suíça, divulgou revisão de 115 estudos demonstrando os efeitos da poluição sonora nos oceanos em 66 espécies de peixes e 36 tipos de invertebrados. Recentemente, a ONU mostrou-se engajada na temática, tornando-a tema central da 19ª reunião da *United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea* e emitindo relatório detalhado sobre as causas desta forma de poluição.

⁴⁸⁷PRIMO, D. A. S.; BARRETO, C. P.; MONT'ALVERNE, T. C. F. Op. cit., p. 280.

⁴⁸⁸BRASIL. **Decreto Legislativo nº 14**, de 9 de março de 1950. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1950-1959/decretolegislativo-14-9-marco-1950-351229-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 3 out. 2019. Para Diego de Alencar Salazar Primo, Cecília Perdigão Barreto e Tarin Cristino Frota Mont Alverne (PRIMO, D. A. S.; BARRETO, C. P.; MONT'ALVERNE, T. C. F. Op. cit., p. 289-290), este tratado previu a criação da Comissão Internacional da Baleia (CIB), que se dedica a estudar os métodos próprios à manutenção e ao incremento da espécie baleeira. Seu Comitê Científico se dedica ao estudo dos efeitos dos barulhos antropogênicos nas

Biológica⁴⁸⁹, o Acordo para Implementação das Disposições da CNUDM sobre a Conservação e Ordenamento de Populações de Peixes Transzonais e de Populações de Peixes Altamente Migratórios⁴⁹⁰ e a Convenção de Bonn sobre Conservação de Espécies Migratórias de Animais Selvagens⁴⁹¹.

De qualquer maneira, entendemos que o fato do tema estar regulado na CNUDM – ainda que superficialmente – já seria o suficiente para que esta norma fosse obedecida internacionalmente pelos signatários, uma vez que, tratando-se de poluição marinha, os Estados devem proteger e preservar o meio marinho dos efeitos prejudiciais dos ruídos antropogênicos, conforme estipula o Artigo 192 da CNUDM⁴⁹², e tomar medidas para prevenir, reduzir e controlar a poluição sonora marinha, além de se abster de causar prejuízos por poluição sonora a outros Estados e ao seu meio ambiente, conforme determina o Artigo 194 da CNUDM, itens 1 e 2⁴⁹³, submetendo-se às disposições da Convenção em caso de descumprimento.

baleias, elaborando documentos e recomendações aos Estados, para minimizar o risco de danos causados pela poluição sonora em cetáceos, já que a audição é o principal sentido destes animais, que a utilizam para alimentação, migração e reprodução.

⁴⁸⁹BRASIL. **Decreto nº 2.519**, de 16 de março de 1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2519.htm. Acesso em: 3 out. 2019. Para Diego de Alencar Salazar Primo, Cecília Perdigão Barreto e Tarin Cristina Frota Mont Alverne (PRIMO, D. A. S.; BARRETO, C. P.; MONT'ALVERNE, T. C. F. Op. cit., p. 290), a Convenção sobre Diversidade Biológica impõe às partes signatárias o dever de adotar medidas de conservação e utilização sustentável da diversidade biológica. Eles sustentam que, a princípio, não há impedimentos para que as disposições desta Convenção sejam aplicadas em relação à poluição sonora marinha quando esta causar prejuízos à biodiversidade.

⁴⁹⁰BRASIL. **Decreto nº 4.361**, Op. cit. Versam Diego de Alencar Salazar Primo, Cecília Perdigão Barreto e Tarin Cristina Frota Mont Alverne (PRIMO, D. A. S.; BARRETO, C. P.; MONT'ALVERNE, T. C. F. Op. cit., p. 290-291) que o Acordo para Implementação das Disposições da CNUDM sobre a Conservação e Ordenamento de Populações de Peixes Transzonais e de Populações de Peixes Altamente Migratórios também oferece suporte normativo em matéria de poluição sonora marinha, vez que o seu art. 5º, “d” e “f”, impõe aos Estados que pescam em alto-mar o dever de: (i) avaliar os impactos da pesca e de outras atividades humanas sobre populações-alvo “e espécies pertencentes ao mesmo ecossistema ou que dependam ou estejam associadas às populações alvo”, o que pode incluir, por exemplo, mamíferos marinhos, e (ii) reduzir ao mínimo a poluição, inclusive a sonora, e impactos sobre espécies associadas ou dependentes, particularmente espécies ameaçadas.

⁴⁹¹BRASIL. **Decreto nº 9.080**, de 16 de junho de 2017. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/D9080.htm. Acesso em: 3 out. 2019. Para Diego de Alencar Salazar Primo, Cecília Perdigão Barreto e Tarin Cristina Frota Mont Alverne (PRIMO, D. A. S.; BARRETO, C. P.; MONT'ALVERNE, T. C. F. Op. cit., p. 291), a Convenção de Bonn sobre Conservação de Espécies Migratórias de Animais Selvagens também pode auxiliar na fundamentação jurídica da proteção dos animais marinhos, conforme defendem os autores, dado que o seu art. III, 4, “b” e “c”, impõe o dever de prevenir, remover, compensar ou minimizar, de forma apropriada, os efeitos adversos das atividades ou obstáculos que dificultem seriamente ou impeçam a migração de certas espécies migratórias, bem como, na medida do possível e apropriado, de prevenir, reduzir ou controlar os fatores que ameaçam ou possam ameaçar estas espécies.

⁴⁹²ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Op. cit. Art. 192: “Os Estados têm a obrigação de proteger e preservar o meio marinho”.

⁴⁹³ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Op. cit. Art. 194: “1. Os Estados devem tomar, individual ou conjuntamente, como apropriado, todas as medidas compatíveis com a presente Convenção que sejam necessárias para prevenir, reduzir e

Entretanto, como aludido no item imediatamente anterior, o Direito Internacional, por vezes, carece de eficácia e de poder sancionador, o que funciona como um empecilho para o cumprimento integral de tratados de naturezas diversas. Assim sendo, não obstante a existência deste dispositivo e de diversos outros nas convenções destacadas, acreditamos não haver prejuízos em se falar de seu eventual aprimoramento ou da criação de novos instrumentos para fortalecer a proteção do meio ambiente marinho, o que é, inclusive, encorajado pela sociedade internacional.

Não apenas reputamos não prejudicial, mas fundamental, que os instrumentos internacionais se tornem mais claros e precisos na tutela do meio ambiente. Imaginamos que a tendência seja justamente essa – de se aprimorar o texto já existente, seguindo elaboração de novos instrumentos complementares –, tendo em vista a pressão exercida pela ONU em incluir este tema na pauta de diversas reuniões.

Outra maneira de acelerar a implementação desta tutela de forma mais efetiva seria por meio da inclusão deste novo tema em mais fóruns de discussão, à semelhança do que tem ocorrido ultimamente, resultando em uma maior divulgação de um problema que permaneceu desconhecido por tanto tempo. Sabe-se que a mídia detém um poder inquestionável neste sentido, basta observarmos os resultados da atual campanha universal contra o plástico nos oceanos.

controlar a poluição do meio marinho, qualquer que seja a sua fonte, utilizando para este fim os meios mais viáveis de que disponham e de conformidade com as suas possibilidades, e devem esforçar-se por harmonizar as suas políticas a esse respeito. 2. Os Estados dever tomar todas as medidas necessárias para garantir que as atividades sob sua jurisdição ou controle se efetuem de modo a não causar prejuízos por poluição a outros Estados e ao seu meio ambiente, e que a poluição causada por incidentes ou atividades sob sua jurisdição ou controle não se estenda além das áreas onde exerçam direitos de soberania, de conformidade com a presente Convenção”.

3 OS IMPACTOS DAS POLÍTICAS DE MEIO AMBIENTE NO COMÉRCIO INTERNACIONAL

Vimos, no capítulo 2, a importância dos oceanos para a vida na terra em seus múltiplos aspectos e a consequente necessidade de instrumentos internacionais de tutela do meio ambiente marinho. Vimos, também, os principais impactos negativos neste ecossistema causados pela intensificação do comércio internacional, após comprovação do nexo de causalidade existente entre o livre-comércio e os problemas ambientais.

Ocorre que, como já sustentado anteriormente, a interação entre comércio e meio ambiente é intensa, de modo que suas externalidades não são somente unidirecionais. Desta forma, o meio ambiente marinho, ou melhor, as políticas ambientais que visam a tutela do meio ambiente marinho, dependendo da maneira como são elaboradas e/ou aplicadas, podem trazer consequências negativas para o universo do comércio internacional, colocando em xeque alguns de seus princípios basilares e podendo, até mesmo, comprometer o multilateralismo.

Antes de adentramos nesta importante e delicada questão, avaliando de que forma os instrumentos de proteção do meio ambiente marinho podem impactar negativamente o comércio e de que maneira a OMC tem lidado com a questão do meio ambiente, faremos uma breve introdução acerca do objeto aqui afetado – qual seja, o comércio internacional – abordando, em linhas gerais, sua origem e os principais conceitos a ele relacionados.

O comércio internacional, assim entendido como a compra e venda de mercadorias que atravessam fronteiras dos países⁴⁹⁴, tem sua origem etimológica na expressão latina *commercium*, que significa mercancia⁴⁹⁵. Em termos de aparecimento na histórica da humanidade, não é possível determinarmos com precisão em que momento houve o nascimento do comércio, mas a doutrina remonta este aparecimento a tempos anteriores ao Estado-Nação moderno⁴⁹⁶, indicando que

⁴⁹⁴FIESP. **Aspectos ambientais do comércio internacional.** Disponível em: <http://www.ciesp.com.br/wp-content/uploads/2012/11/Aspectos-ambientais-do-com%C3%A9rcio-internacional.pdf>. p. 2. Acesso em: 19 abr. 2019.

⁴⁹⁵VIDIGAL, Erick. **A paz pelo comércio internacional** – a auto-regulação e seus efeitos pacificadores. Florianópolis: Conceito Editorial, 2010, p. 193.

⁴⁹⁶PEASE, Kelly-Kate S. **International Organizations: perspectives on governance in the twenty-first century.** 4. ed. New Jersey: Pearson, 2010, p. 153-154.

os povos antigos e medievais tinham conhecimento de questões relacionadas ao comércio:

O mundo antigo e medieval conhecia questões comerciais. Tucídides enfatizou a importância estratégica das rotas comerciais entre as cidades-estado de Esparta e Atenas e o reino da Macedônia. Aristóteles lutou com os efeitos contraditórios do comércio na sociedade grega antiga. O Império Romano dependia fortemente do comércio em todo o mundo antigo, da Britânia à conquista da Grécia e do Egito. E a Igreja Católica Romana se engajou em intercâmbios transnacionais ao redor do mundo, lidando com uma variedade de culturas. As Cruzadas, por exemplo, aceleraram o fluxo de mercadorias de leste a oeste e vice-versa.⁴⁹⁷ (tradução nossa)

Paul R. Krugman⁴⁹⁸, teórico do comércio internacional e vencedor do Prêmio Nobel de Economia, discorre que os países praticam o comércio internacional por dois motivos principais. Primeiro, porque apresentam diferenças entre si e podem ser beneficiados por estas diferenças, tendo em vista que cada um deles pode produzir o que faz de melhor. Em segundo lugar, porque os países objetivam obter economias de escala na produção, ou seja, cada país pode se especializar em produzir uma limitada variedade de bens, em uma escala maior, e, portanto, de maneira mais eficiente do que se produzisse uma gama maior de produtos.

No que diz respeito à regulamentação do comércio ainda incipiente, conforme referido nos parágrafos acima, cumpre destacar a importância da *lex mercatoria*, um conjunto de regras transnacionais criado e aplicado pelos próprios comerciantes como resultado das práticas costumeiras comerciais. Seu objetivo era trazer um mínimo de princípios aplicáveis às transações comerciais, pautado pela liberdade contratual e pela inexistência de vinculação com o ordenamento jurídico de qualquer país⁴⁹⁹.

Hoje, conforme pontua Fábio Albergaria de Queiroz⁵⁰⁰, o comércio internacional figura como um dos pilares da economia moderna pós 2^a Guerra Mundial, transformando-se na força motriz do desenvolvimento econômico contemporâneo,

⁴⁹⁷Ibid., p. 153-154. “The ancient and medieval world knew trade issues. Thucydides stressed the strategic importance of trading routes between the city-states of Sparta and Athens and the kingdom of Macedonia. Aristotle struggled with the contradictory effects of trade on ancient Greek Society. The Roman Empire depended for its lifeblood on trade throughout the ancient world, from Britannia to conquered Greece and Egypt. And the Roman Catholic Church engaged in transnational exchanges around the world, dealing with a variety of cultures. The Crusades, for example, quickened the flow of goods from east to West and back”.

⁴⁹⁸KRUGMAN, Paul R.; OBSTFELD, Maurice. **Economia internacional: teoria e prática.** 4. ed. São Paulo: Makron Books, 1999, p. 13.

⁴⁹⁹CAPARROZ, Roberto. **Comércio Internacional e Legislação Aduaneira - Esquematizado.** 2. ed. rev., ampl. e atual. São Paulo: Saraiva, 2014, p. 35-36.

⁵⁰⁰QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 57.

existindo principalmente sob os enfoques do protecionismo e do livre-comércio⁵⁰¹, estudados a seguir.

Ao longo da história, os países variaram seus modelos econômicos, adotando políticas mais ou menos liberais em relação ao nível de controle para suas operações de comércio exterior, baseando-se principalmente em seus momentos históricos e em suas necessidades políticas ou econômicas. Assim, em alguns momentos, predominaram medidas protecionistas para a defesa dos interesses de alguns Estados. Referimo-nos ao termo “predominaram” pois, como postula Roberto Caparroz⁵⁰², é praticamente impossível que um dos extremos seja empregado integralmente e de forma exclusiva.

Temos, portanto, que os modelos não são auto excludentes⁵⁰³, conforme dispõe André Lipp Pinto Basto Lipi:

Daí que liberalização e regulamentação da economia mundial, através de instituições internacionais, são aspectos complementares e não contraditórios, como poderia parecer à primeira vista, pela acepção que se dá ao termo liberal, justamente oposto a regulamentações. Assim, a regulamentação internacional, diminuindo o poder dos Estados de agir unilateralmente é justamente o que propicia uma maior liberalização do comércio⁵⁰⁴.

O protecionismo, primeiro modelo a ser estudado, consiste no controle regulatório das operações de comércio internacional pelo governo de um país para defesa do mercado interno e proteção de indústrias estratégicas, valendo-se, para tanto, de barreiras não-tarifárias e procedimentos administrativos de controle e segurança, como por exemplo aqueles de natureza técnica e/ou sanitária⁵⁰⁵.

Apesar de termos exemplares mais recentes de práticas protecionistas – que, inclusive, serão explorados oportunamente – um de seus maiores elementos representativos foi o mercantilismo, modelo que teve papel de extrema relevância no desenvolvimento do comércio internacional. Como manifestação econômica do nacionalismo, seus objetivos principais eram a acumulação de riquezas na forma de metais preciosos, principalmente ouro e prata, e o saldo positivo nas transações comerciais por meio de uma balança comercial favorável⁵⁰⁶.

⁵⁰¹FIESP. Op. cit., p. 2.

⁵⁰²CAPARROZ, Roberto. Op. cit., p. 56.

⁵⁰³Ibid., p. 56.

⁵⁰⁴LUPI, André Lipp Pinto Basto. **Soberania, OMC e Mercosul**. São Paulo: Aduaneiras, 2001, p. 130.

⁵⁰⁵CAPARROZ, Roberto. Op. cit., p. 57.

⁵⁰⁶Ibid., p. 35.

Outras medidas empregadas durante o mercantilismo foram: (i) o incentivo à agricultura, encorajando as exportações e aplicando severas restrições às importações; (ii) a elevação nas tarifas de produtos importados; (iii) o domínio do comércio marítimo, com a manutenção de frotas navais poderosas; (iv) exploração das colônias, como fornecedoras de produtos, além de servir como mercado consumidor de produtos acabados; e (v) forte intervenção do Estado na regulamentação da economia⁵⁰⁷.

Esta prática claramente não vingaria se todos os países do globo dela se valessem simultaneamente, razão pela qual surgiu uma intensa busca por novas fontes de riqueza, que impulsionou as grandes navegações e contribuiu para a expansão do comércio internacional, como explanado acima⁵⁰⁸.

Em determinado momento, o modelo mercantilista descrito nos parágrafos anteriores mostrou-se imperfeito e fadado ao fracasso. De acordo com Roberto Caparroz⁵⁰⁹, conforme a industrialização no continente europeu se intensificava no final do século XVIII, a ideia de um comércio livre começou a ganhar força. Este novo modelo prevaleceu durante todo o século XIX e se baseou na ausência de barreiras legais e na prática de trocas livres, sem interferência do Estado, por meio da especialização da produção à luz das teorias econômicas de Adam Smith e David Ricardo e da divisão internacional do trabalho, tendo em vista que um mesmo país não é capaz de produzir todas as mercadorias⁵¹⁰.

Outro conceito que merece destaque nesta parte introdutória do capítulo 3 é o multilateralismo, tema surpreendentemente pouco explorado pela doutrina. Conforme versa Ulisses da Silveira Job⁵¹¹, os comentários sobre o assunto são, geralmente, limitados nas dimensões e no conteúdo, sendo raros os que tentam explicá-lo, esmiuçando-o. Sua relevância, contudo, é incontestável, de modo que pode ser considerado como a primacial virtude da OMC. Em sentido análogo, para Mehdi Abbas⁵¹², “a doutrina da OMC – se é que há uma – é o multilateralismo”.

⁵⁰⁷Ibid., p. 34, 37.

⁵⁰⁸Ibid., p. 35.

⁵⁰⁹Ibid., p. 37.

⁵¹⁰Ibid., p. 56.

⁵¹¹JOB, Ulisses da Silveira. **OMC**: multilateralismo e desenvolvimento. Curitiba: Juruá, 2011, p. 61.

⁵¹²ABBAS, Mehdi. La rénovation du système comercial multilatéral. In: DEBLOCK, Christian (dir.). **L'Organisation mondiale du commerce**: où s'en va la mondialisation? Québec: FIDES, 2002, p. 39-52.

O multilateralismo consiste, portanto, na participação de todos os Estados no processo de formação, negociação e aplicação da ordem internacional de comércio⁵¹³, tendo como base o princípio da nação mais favorecida, que prega a não discriminação entre países em relação aos benefícios a eles concedidos para acesso de mercadorias ao mercado nacional, e o princípio do tratamento nacional, que estabelece a não discriminação entre produtos importados e produtos nacionais⁵¹⁴.

A diplomacia multilateral, de acordo com Guido Fernando Silva Soares⁵¹⁵, desenvolve-se em foros coletivos nos quais os Estados se submetem a normas procedimentais comuns, para que um posicionamento conjunto seja alcançado. O resultado vem, portanto, da soma das vontades dos Estados participantes, por meio de consenso entre tais vontades ou por meio da vontade majoritária predominante.

Diversas são as vantagens trazidas pelo multilateralismo. Para Ulisses da Silveira Job⁵¹⁶, “ao democratizar os benefícios concedidos a um membro, despolitiza as ações, coíbe o unilateralismo, contribui com a estabilidade das regras e, em última e imperiosa instância, com a paz e dignificação da vida humana”. Para Adilson Rodrigues Pires⁵¹⁷, por sua vez, o multilateralismo estabelece as condições igualitárias de comércio internacional no globo.

Por esta razão, tendo em vista sua fundamental importância no cenário do comércio internacional, este conceito deve ser tutelado contra eventuais ameaças que possam prejudicar sua aplicação efetiva, como, por exemplo, medidas protecionistas adotadas por alguns países, conforme veremos ao longo deste capítulo, inclusive por meio de um estudo de caso da disputa que ficou conhecida por *Shrimp-Turtle*.

⁵¹³JO, Hee Moon. Op. cit., p. 499.

⁵¹⁴ABBAS, Mehdi. Op. cit., p. 39-52.

⁵¹⁵SOARES, Guido Fernando Silva. **Órgãos dos estados nas relações internacionais**: formas de diplomacia e as imunidades. Rio de Janeiro: Forense, 2001, p. 112.

⁵¹⁶JOB, Ulisses da Silveira. Op. cit., p. 66-67. O autor complementa que “A importância da multilateralização é tamanha que, durante boa parte da Rodada Uruguai, tencionou-se denominar a entidade vindoura de Multilateral Trade Organization (Organização Multilateral do Comércio). A adoção do vocábulo Mundial em vez do Multilateral, ao final adotada, advogaram, caminhava apenas para denotar suas pretensões de abrangência” (JOB, Ulisses da Silveira. Op. cit., p. 60).

⁵¹⁷PIRES, Adilson Rodrigues. **Práticas abusivas no comércio internacional**. Rio de Janeiro: Forense, 2001, p. 37.

3.1 DO GATT À OMC: A INSTITUCIONALIZAÇÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL

Neste item, estudaremos brevemente a evolução da normatização do comércio internacional, desde o surgimento do GATT até a consolidação de uma organização especializada no comércio – a OMC –, discorrendo sobre seus principais caracteres. Nosso objetivo, portanto, não é nos aprofundarmos no estudo de todos os aspectos relativos à OMC, mas tão somente trazer ao leitor os fundamentos da organização para que a compreensão da relação de causa-efeito entre os instrumentos de tutela do meio ambiente marinho e a defesa do comércio internacional seja facilitada.

Em 1947, na conferência de Genebra, foi firmado o GATT, tratado multilateral celebrado por países representantes de 80% do comércio mundial que objetivava a redução gradual das tarifas alfandegárias e das restrições ao comércio, por meio do estabelecimento de determinados princípios, pautados sempre pela reciprocidade e pela vantagem mútua⁵¹⁸. Dentre os princípios básicos que regiam o GATT, figurava o da não discriminação, princípio base do comércio multilateral, expresso nas cláusulas da nação mais favorecida e do tratamento nacional⁵¹⁹.

O sistema GATT estava baseado, portanto, como nos ensina Erika Almeida Watanabe Patriota⁵²⁰, em duas orientações principais: (i) em primeiro lugar, no desenvolvimento de parâmetros que almejavam a redução e eliminação de tarifas, e (ii) em segundo lugar, no estabelecimento de obrigações capazes de impedir o surgimento ou eliminar barreiras não-tarifárias ao comércio internacional.

Para que esses objetivos traçados em Genebra em 1947 fossem cumpridos, até a criação da OMC, conforme estudaremos a seguir, foram realizadas outras sete rodadas de negociação multilateral envolvendo discussões acerca da redução e abolição de barreiras tarifárias e não-tarifárias, quais sejam, Rodada Annency (1949), Rodada Torquay (1950/51), segunda Rodada Genebra (1955/56), Rodada Dillon (1960/61), Rodada Kennedy (1963/67), Rodada Tóquio (1973/79) e, por fim, Rodada Uruguai (1986/94)⁵²¹. Nota-se que as rodadas iniciais focaram quase que

⁵¹⁸VIDIGAL, Erick. Op. cit., p. 160.

⁵¹⁹QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 71.

⁵²⁰PATRIOTA, Erika Almeida Watanabe. Op. cit., p. 41.

⁵²¹QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 71.

exclusivamente na questão tarifária, enquanto que a temática das barreiras não-tarifárias surgiu com mais força na Rodada Kennedy⁵²².

O GATT, diferente da OMC, não foi estruturado como organização internacional, sendo criado como um simples acordo. Contudo, como leciona Cláudio Finkelstein⁵²³, apesar disso, o GATT se institucionalizou de tal forma que possuía elementos característicos de organizações internacionais, como, por exemplo, sede, diretor geral, secretaria, funcionários próprios e orçamento específico.

Um dos motivos pelos quais o GATT se institucionalizou desta forma foi devido à frustração da implementação da Organização Internacional do Comércio, que funcionaria como uma agência especializada das Nações Unidas⁵²⁴. A Carta de Havana, documento base desta nova organização que se discutia criar, tinha como principal objetivo a cooperação internacional e o estabelecimento de regras de combate a práticas protecionistas.

Muitos afirmam, como Roberto Caparroz⁵²⁵, que a proposta inicial era muito ambiciosa e extrapolava os limites do comércio internacional, contendo regras relacionadas a temas variados, como investimentos internacionais, práticas anticoncorrenciais, política de empregos e serviços. Por esta razão, apesar de ter contado com 53 assinaturas, este novo modelo proposto assustou as nações praticantes de medidas protecionistas e, consequentemente, não agradou os Estados Unidos. Este país, portanto, optou por não ratificá-lo, o que acabou por minar completamente sua efetivação, tendo em vista que não há como se conceber a ideia de uma organização internacional de comércio na qual seu maior *player* não participe.

Mesmo institucionalizado de maneira semelhante a uma organização internacional, o GATT enfrentou diversas dificuldades durante sua vigência, principalmente no que diz respeito à falta de uma organização internacional controladora⁵²⁶. Além disso, apesar de seu grande sucesso nos primeiros anos, o GATT não foi capaz de acompanhar a evolução dos novos desafios do comércio internacional⁵²⁷, ficando defasado em relação a alguns aspectos e permitindo o surgimento de diversos questionamentos.

⁵²²PATRIOTA, Erika Almeida Watanabe. Op. cit., p. 41.

⁵²³FINKELSTEIN, Cláudio. **Direito Internacional**. 2. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2013, p. 66.

⁵²⁴CAPARROZ, Roberto. Op. cit., p. 98.

⁵²⁵Ibid., p. 100.

⁵²⁶JO, Hee Moon. Op. cit., p. 499.

⁵²⁷FINKELSTEIN, Cláudio. Op. cit., p. 66.

Muitas reivindicações por mudanças começaram, então, a ganhar relevo, o que resultou no lançamento de uma nova rodada de negociações em 1986, denominada de Rodada Uruguai. Esta foi a mais longa e abrangente rodada de negociações até então, culminando na criação da OMC, organização responsável pela (i) regulamentação do comércio internacional, (ii) administração e implementação do GATT 1994 e de outros acordos multilaterais de comércio⁵²⁸, (iii) atuação como fórum de negociações comerciais multilaterais, (iv) revisão das políticas e práticas comerciais dos seus membros e (v) solução dos conflitos de natureza comercial⁵²⁹.

A OMC teve suas atividades iniciadas em 1º de janeiro de 1995, após sua criação em 15 de abril de 1994 por meio do Acordo de Marraqueche, tratado internacional multilateral que definiu seus objetivos, funções, estrutura e métodos de tomada de decisões na organização. Por meio deste acordo, ficou definida também a obrigatoriedade de subscrição de todos os acordos por todos os membros, o que ficou denominado de “*single undertaking*”⁵³⁰.

De acordo com Hildebrando Accioly, Geraldo Eulálio do Nascimento e Silva e Paulo Borba Casella⁵³¹, a transição do GATT para a OMC representou um alargamento da abrangência dos temas regulados pelos diferentes acordos e do número de participantes, operando, como versa Cláudio Finkelstein⁵³², “um aprofundamento *ratione materiae* das regras do comércio internacional e um alargamento *ratione personae* de seus membros”. Assim, a criação desta nova organização representou uma mutação conceitual relevante no sistema internacional

⁵²⁸Ibid., p. 66.

⁵²⁹VIDIGAL, Erick. Op. cit., p. 165.

⁵³⁰Os acordos comerciais assinados durante a Rodada Uruguai podem ser classificados em: Acordos Multilaterais, de adesão obrigatória, e os Acordos Plurilaterais, de adesão facultativa. Os acordos obrigatórios são: Acordo de Marraqueche, GATT 1994, Entendimento sobre as Disposições Relativas a Balanço de Pagamentos, Entendimento sobre Derrogações (Waivers) de Obrigações, Acordo sobre Agricultura, Acordo sobre a Aplicação de Medidas Sanitárias e Fitossanitárias, Acordo sobre Têxteis e Vestuário, Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio, Acordo sobre Medidas de Investimento Relacionadas ao Comércio (TRIMS), Acordo sobre a Implementação do Artigo VI (Antidumping), Acordo sobre a Implementação do Artigo VII (Valoração Aduaneira), Acordo sobre Inspeção Pré-Embarque, Acordo sobre Regras de Origem, Acordo sobre Procedimentos para o Licenciamento de Importações, Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias, Acordo sobre Salvaguardas, Acordo Geral sobre o Comércio de Serviços (GATS), Acordo sobre Aspectos dos Direitos de Propriedade Intelectual (TRIPS), Entendimento Relativo às Normas e Procedimentos sobre Solução de Controvérsias e Mecanismo de Exame de Políticas Comerciais (TPR). Por sua vez, os acordos de adesão facultativas são: Acordo sobre Comércio de Aeronaves Civis, Acordo sobre Compras Governamentais, Acordo Internacional de Produtos Lácteos e Acordo Internacional sobre Carne Bovina.

⁵³¹ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 457.

⁵³²FINKELSTEIN, Cláudio. Op. cit., p. 66-67.

de comércio, baseando-se em diversos princípios que serão estudados no próximo item⁵³³.

Outras novidades trazidas com a OMC foram a incorporação de temas inéditos ao seu acervo normativo, como serviços, agricultura, medidas relativas a investimentos no comércio, têxteis e propriedade intelectual⁵³⁴, além do estabelecimento de um mecanismo de solução de controvérsias, a ser estudado em subitem próprio. Veremos a seguir os principais caracteres desta organização, explorando principalmente aspectos relacionados à sua estrutura e princípios regedores.

A OMC é composta por cinco órgãos principais, quais sejam, a Conferência Ministerial, o Conselho Geral, o Conselho para o Comércio de Bens, o Conselho para o Comércio de Serviços e o Conselho para os Aspectos dos Direitos de Propriedade Intelectual relacionados com o Comércio⁵³⁵. Os três primeiros órgãos mencionados acima merecem destaque pela abrangência de sua atuação e pela estreita relação com a temática desta dissertação.

A Conferência Ministerial é o órgão decisório máximo da OMC, composto por representantes de todos os membros, incluindo Ministros de Estado das Relações Exteriores ou Ministros de Estado do Comércio. Este órgão se reúne pelo menos a cada dois anos⁵³⁶ para desempenhar as funções estabelecidas nos acordos⁵³⁷ e mantém cinco comitês permanentes, que atuam sob a supervisão dos Conselhos a que estão vinculados⁵³⁸. São eles: (i) Comitê sobre Comércio e Desenvolvimento, (ii) Comitê sobre Restrições por Motivo de Balanço de Pagamentos, (iii) Comitê de Assuntos Orçamentários, Financeiros e Administrativos, (iv) Comitê sobre Comércio e Meio Ambiente e (v) Comitê sobre Acordos Regionais de Comércio⁵³⁹.

O Conselho Geral é o órgão diretivo da OMC, sendo composto por representantes de todos os membros, principalmente pelos embaixadores destes membros em Genebra ou por delegados enviados. Trata-se de órgão misto, com competência administrativa e política, tendo como principais atribuições, conforme

⁵³³ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. Op. cit., p. 457.

⁵³⁴FINKELESTEIN, Cláudio. Op. cit., p. 67.

⁵³⁵VIDIGAL, Erick. Op. cit., p. 165.

⁵³⁶AMARAL JUNIOR, Alberto do. **Introdução ao Direito Internacional Público**. São Paulo: Editora Atlas, 2008, p. 380.

⁵³⁷SILVA, Elaini Cristina Gonzaga da. **Direito internacional em expansão – encruzilhada entre comércio internacional, direitos humanos e meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2016, p. 143.

⁵³⁸AMARAL JUNIOR, Alberto do. Op. cit., p. 380.

⁵³⁹VIDIGAL, Erick. Op. cit., p. 166-167.

versa Erick Vidigal⁵⁴⁰, (i) escolher membros dos demais órgãos, (ii) exercer as funções da Conferência Ministerial durante o intervalo de suas reuniões, (iii) funcionar como órgão de solução de controvérsias, (iv) atuar como órgão revisor das políticas de comércio, (v) orientar a atuação dos conselhos a ele subordinados, e (vi) desenvolver cooperação efetiva com outras organizações intergovernamentais com escopo semelhante ao da OMC.

O Conselho para o Comércio de Bens é responsável por dar cumprimento às regras do GATT 1994, funcionando por meio dos seguintes comitês temáticos: Comitê sobre Acesso ao Mercado, Comitê sobre Agricultura, Comitê sobre Medidas Sanitárias e Fitossanitárias, Comitê sobre Barreiras Técnicas ao Comércio, Comitê sobre Subsídios e Medidas Compensatórias e Comitê sobre Práticas Antidumping⁵⁴¹.

Importante, também, fazermos algumas considerações acerca dos princípios regedores da OMC, tendo em vista que são os balizadores do sistema multilateral de comércio e, muitos deles, conforme veremos mais adiante, têm sido reiteradamente negligenciados por alguns Estados. Os princípios mais relevantes, e que serão abordados nesta dissertação, são a Cláusula da Nação mais Favorecida, o Princípio do Tratamento Nacional, o Princípio da Transparência, o Princípio da Redução Geral e Progressiva das Tarifas, o Princípio da Proibição de Medidas Não Alfandegárias - também chamado de Princípio da Proteção Tarifária, o Princípio da Previsibilidade, o Princípio da Concorrência Leal e o Princípio do Tratamento Diferenciado para Países em Desenvolvimento. Vejamos abaixo cada um deles.

Por meio do Princípio da Nação mais Favorecida, qualquer vantagem concedida a um parceiro comercial estende-se automaticamente a todos os outros membros da OMC⁵⁴², ou seja, todos os benefícios concedidos por um membro a produtos importados originários de outro país - signatário ou não - devem ser estendidos aos produtos importados de quaisquer outros membros.

Este princípio, portanto, veda a discriminação entre os Estados-membros, sendo por muitos considerada a regra mais importante na regulamentação do

⁵⁴⁰Ibid., p. 166-167.

⁵⁴¹Ibid., p. 167.

⁵⁴²KLOR, Adriana Dreyzin de; PIMENTEL, Luiz Otávio; KEGEL, Patricia Luíza; BARRAL, Welber. **Solução de Controvérsias – OMC, União Europeia e Mercosul**. Rio de Janeiro: Konrad-Adenauer-Stiftung, 2004, p. 17.

comércio internacional⁵⁴³, traduzindo o caráter multilateral do sistema⁵⁴⁴ já no primeiro comando do acordo⁵⁴⁵.

O segundo princípio mais abordado pela doutrina, e também de indiscutível importância, é o do Tratamento Nacional, que determina que um membro da OMC não poderá discriminar produtos importados originários de outros membros, devendo garantir a estes produtos o mesmo tratamento jurídico concedido aos seus produtos nacionais⁵⁴⁶, conforme previsão do Artigo III do GATT⁵⁴⁷.

O Princípio da Transparência determina que, caso haja necessidade de proteção a certos setores da economia nacional, esta deverá ser realizada por meio de tarifas diferenciadas que representem indicador claro e inequívoco do grau de protecionismo que se pretende aplicar, evitando-se o uso de barreiras não alfandegárias⁵⁴⁸. Assim, este princípio obriga a divulgação ao público e aos demais governos de qualquer regulamento referente ao comércio que tenha sido adotado em seu comércio interno⁵⁴⁹.

Relacionado a este princípio, temos o Princípio da Proibição de Medidas não Alfandegárias, também denominado de Princípio da Proteção Tarifária, por meio do qual os membros somente estão autorizados a proteger suas indústrias domésticas

⁵⁴³CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 533.

⁵⁴⁴VIDIGAL, Erick. Op. cit., p. 168.

⁵⁴⁵ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO. **Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio**. 1947. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/negociacoes-internacionais/1885-omc-acordos-da-omc>. Acesso em: 15 out. 2019. “Art. I. Qualquer vantagem, favor, imunidade ou privilégio concedido por uma Parte Contratante em relação a um produto originário de ou destinado a qualquer outro país, será imediata e incondicionalmente estendido ao produtor similar, originário do território de cada uma das outras Partes Contratantes ou ao mesmo destinado. Este dispositivo se refere aos direitos aduaneiros e encargos de toda a natureza que gravem a importação ou a exportação, ou a elas se relacionem, aos que recaiam sobre as transferências internacionais de fundos para pagamento de importações e exportações, digam respeito ao método de arrecadação desses direitos e encargos ou ao conjunto de regulamentos ou formalidades estabelecidos em conexão com a importação e exportação bem como aos assuntos incluídos nos §§ 2 e 4 do art. III”.

⁵⁴⁶KLOR, Adriana Dreyzin de; PIMENTEL, Luiz Otávio; KEGEL, Patricia Luíza; BARRAL, Welber. Op. cit., p. 17.

⁵⁴⁷ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO. **Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio**. Op cit. “Art III, 4. Os produtos de território de uma Parte Contratante que entrem no território de outra Parte Contratante não usufruirão tratamento menos favorável que o concedido a produtos similares de origem nacional, no que diz respeito às leis, regulamento e exigências relacionadas com a venda, oferta para venda, compra, transporte, distribuição e utilização no mercado interno. Os dispositivos deste parágrafo não impedirão a aplicação de tarifas de transporte internas diferenciais, desde que se baseiem exclusivamente na operação econômica dos meios de transporte e não na nacionalidade do produto.”

⁵⁴⁸CAPARROZ, Roberto. Op. cit., p. 108.

⁵⁴⁹VIDIGAL, Erick. Op. cit., p. 170.

com o uso de tarifas, estando proibidos de utilizar barreiras não-tarifárias, como restrições quantitativas (cotas) ou qualitativas (licenças ou outras medidas)⁵⁵⁰.

O Princípio da Redução Geral e Progressiva das Tarifas objetiva o aumento do intercâmbio comercial, estabelecendo base sólida e relativamente estável de negociação ao empregar alíquotas máximas para certos produtos conforme o que foi acordado nas rodadas de negociação comercial⁵⁵¹.

Outros princípios relevantes são o Princípio da Previsibilidade e o Princípio da Concorrência Leal, apresentando grande interface entre si. O primeiro relaciona-se à estabilidade das relações jurídicas internacionais, criando um ambiente competitivo saudável e transparente não apenas para as partes envolvidas, incentivando investimentos e gerando oportunidades⁵⁵². Por sua vez, o Princípio da Concorrência Leal consiste na promoção de mercados justos e competitivos, onde os países disputem consumidores em condições razoáveis⁵⁵³.

Por fim, temos o Princípio do Tratamento Diferenciado para Países em Desenvolvimento, que busca promover a inserção dos países em desenvolvimento no mercado globalizado por meio de diferentes mecanismos. Este princípio tem particular importância no cenário atual, em virtude da composição da OMC apresentar 75% de membros nesta categoria de países⁵⁵⁴.

Temos, portanto, que o sistema multilateral de comércio, com vistas a promover uma integração comercial mais justa, assim como volumes cada vez maiores de transações comerciais internacionais, busca continuamente a redução de tarifas alfandegárias, eliminação de subsídios e cotas, supressão de barreiras não-tarifárias⁵⁵⁵ e abolição de medidas discriminatórias, de forma transparente, previsível e leal.

3.2 A OMC COMO *LOCUS* DE GOVERNANÇA AMBIENTAL

Vistos os principais caracteres da organização que se pretende estudar, cumpre avaliarmos em que medida ela pode ser considerada um *locus* de governança

⁵⁵⁰Ibid., p. 169.

⁵⁵¹CAPARROZ, Roberto. Op. cit., p. 109.

⁵⁵²Ibid., p. 111.

⁵⁵³Ibid., p. 112.

⁵⁵⁴Ibid., p. 113.

⁵⁵⁵CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 533.

ambiental, ou seja, em que medida, além de atuar na defesa do multilateralismo comercial, a OMC envida seus esforços para a preservação do meio ambiente e age ativamente na consecução desta finalidade. Esta constatação será feita mediante o estudo da organização sob três diferentes aspectos, quais sejam, a averiguação de como esta temática tem sido desenvolvida ao longo das diversas rodadas de negociação sobre comércio, a análise de como o elemento “ambiente” se faz presente nos principais acordos comerciais do sistema OMC e, por fim, em termos de estrutura organizacional, como a OMC concilia estes dois temas e endereça os efeitos de sua interação por meio da criação de um órgão específico sobre o assunto.

3.2.1 O meio ambiente nas rodadas de negociações

Conforme já explanado em parágrafos supra, historicamente, o objetivo primordial das rodadas de negociações tem sido discutir redução tarifária aplicada ao comércio internacional. Ocorre que, em um cenário mais recente, as últimas rodadas de negociação têm também trazido à pauta outras medidas capazes de diminuir as barreiras ao comércio internacional, promovendo um multilateralismo pleno e livre de ameaças protecionistas. Vemos, portanto, uma mudança na abrangência das discussões ao longo das rodadas realizadas, razão pela qual estas podem ser agrupadas em três diferentes etapas, a saber, a etapa provisional, a etapa de desenvolvimento e a etapa de maturidade.

A etapa provisional se estende de 1948 a 1955 e abrange as rodadas de Genebra, Annency e Torquay. A Rodada Genebra, iniciada em 1947, foi o primeiro grande marco das negociações multilaterais, período em que aproximadamente 45 mil acordos para a redução de tarifas foram firmados. Na Rodada Annency, iniciada em 1949, diversas reduções tarifárias foram acertadas entre as partes negociantes, além de ter ocorrido a adesão de 13 novos países ao GATT. Na Rodada Torquay, iniciada em 1951, igualmente, houve novas adesões e os membros aprofundaram a redução tarifária. Foi durante esta rodada que os Estados Unidos divulgaram que não ratificariam a Carta de Havana, instrumento que viabilizaria a criação da Organização Internacional do Comércio, confirmado o GATT como o único paradigma jurídico do comércio internacional⁵⁵⁶. Esta primeira etapa ficou marcada, desta forma, pelo

⁵⁵⁶CAPARROZ, Roberto. Op. cit., p. 120.

aumento do número de membros e pelas negociações de reduções tarifárias consideradas por país e por produto⁵⁵⁷.

A etapa de desenvolvimento ocorreu entre 1955 e 1970, período de grande crescimento no comércio internacional, sendo caracterizada por um significativo aumento no número de membros, pela realização de três outras rodadas de negociação – Rodadas Genebra, Dillon e Kennedy – e pela maior atenção às questões envolvendo o desenvolvimento econômico dos países periféricos⁵⁵⁸.

Por fim, a etapa de maturidade, compreendida entre 1970 e 1985, foi marcada pela realização da Rodada Tóquio. Esta Rodada, com início em 1973, contou com a participação de 102 países e concluiu o processo de redução tarifária iniciado na etapa de desenvolvimento. Algumas medidas de natureza não-tarifária também foram acordadas entre alguns dos membros, porém, como não contaram com a adesão de todos os membros, tiveram natureza do que hoje chamaríamos de acordos plurilaterais⁵⁵⁹.

A partir desta última etapa, considerando o aparecimento de discussões envolvendo medidas não exclusivamente tarifárias, como estava sendo feito até então, começamos a vislumbrar a temática ambiental sendo reiteradamente trazida em algumas das rodadas do período e, também, em rodadas que ocorreram após a conclusão desta etapa. É o caso das Rodadas Tóquio, Uruguai e Doha, que serão estudadas em maiores detalhes neste momento.

Durante a Rodada Tóquio, conforme aludido acima, os membros do GATT acordaram sobre certas medidas de natureza não-tarifária após discussões acerca dos problemas causados pela interferência das medidas ambientais no comércio, que atuavam como obstáculo às trocas internacionais. Os questionamentos eram no sentido de até que ponto as medidas ambientais, sob a forma de regulamentos técnicos e/ou normas, poderiam constituir barreiras técnicas ao comércio internacional⁵⁶⁰. Foi negociado, portanto, o Acordo da Rodada Tóquio sobre Obstáculos Técnicos ao Comércio (OTC) de 1979, também denominado de “Código de Normas”, por meio do qual estabelecia a não discriminação na elaboração, adoção

⁵⁵⁷Ibid., p. 121.

⁵⁵⁸Ibid., p. 121.

⁵⁵⁹Ibid., p. 123.

⁵⁶⁰BIANCHI, Patrícia Nunes Lima. Op. cit., p. 142.

ou aplicação de regulamentos técnicos e normas, bem como a transparência nos processos relativos a este tema⁵⁶¹.

As questões ambientais relacionadas ao comércio foram abordadas novamente na Rodada Uruguai, rodada de negociação que ocorreu entre 1986 e 1994⁵⁶² e que contou com a participação de 123 membros, o que possibilitou grande avanço na criação do modelo de comércio multilateral⁵⁶³. Os resultados da Rodada Uruguai foram vários, sendo o principal deles a criação da OMC, como já aclarado acima. No que diz respeito ao meio ambiente, esta Rodada foi inovadora, uma vez que quase metade dos acordos dela resultantes faziam referência expressa ao meio ambiente ou ao desenvolvimento sustentável.

Os acordos com as referências mais significativas a esta temática foram o Acordo de Marraqueche, o Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio, o Acordo sobre a Aplicação de Medidas Sanitárias e Fitossanitárias, o Acordo sobre Agricultura, o Acordo Geral sobre Comércio de Serviços, o Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias, o GATT 1994 e o Acordo sobre os Aspectos dos Direitos de Propriedade Intelectual Relacionados ao Comércio⁵⁶⁴. Estudaremos no próximo item dois destes acordos que consideramos ter as disposições mais relevantes sobre o tema e que mais interagem com os objetivos desta dissertação, quais sejam, o Acordo de Marraqueche e o GATT 1994. Outro resultado da Rodada Uruguai de grande valia para o meio ambiente foi a criação do Comitê sobre Comércio e Meio Ambiente (CTE) pela Decisão sobre Comércio e Meio Ambiente, que será igualmente aprofundada em item próprio.

A última rodada de negociação a ser estudada em maiores detalhes é a Rodada Doha, a mais longa e debatida de todas, sendo denominada por muitos de Rodada Verde em função do papel relevante que o meio ambiente recebeu nas suas negociações. Desde seu início, na 4^a Conferência Ministerial no Catar, em 2001, o compromisso com o desenvolvimento sustentável na OMC foi reafirmado⁵⁶⁵, de modo

⁵⁶¹FIORATI, Jete Jane. **Meio ambiente e concorrência na OMC**. Franca: UNESP, 2008, p. 124.

⁵⁶²Ibid., p. 124.

⁵⁶³CAPARROZ, Roberto. Op. cit., p. 126.

⁵⁶⁴PATRIOTA, Erika Almeida Watanabe. Op. cit., p. 37-38.

⁵⁶⁵WORLD TRADE ORGANIZATION. **Doha WTO Ministerial 2001**: Ministerial Declaration - WT/MIN(01)/DEC/1. 2001. Disponível em: https://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/min01_e/mindecl_e.htm. Acesso em 17 out. 2019. Assim dispõe o parágrafo 6º, XXX, da Declaração Ministerial de Doha: “Reafirmamos decididamente nosso compromisso com o objetivo de desenvolvimento sustentável, enunciado no preâmbulo do Acordo de Marraquech. Estamos convencidos de que os objetivos de resguardar e salvaguardar um sistema multilateral de comércio aberto e não discriminatório, atuando para a proteção do meio

que os membros reconheceram que um sistema de comércio multilateral não discriminatório era compatível com ações para a proteção do meio ambiente e para a promoção do desenvolvimento sustentável⁵⁶⁶. Assim, para que esse equilíbrio fosse atingido, era necessário que houvesse efetiva cooperação entre o sistema multilateral de comércio e os acordos ambientais multilaterais⁵⁶⁷.

Este foi o posicionamento sustentado por Pascal Lamy, ex Diretor Geral da OMC, que defendeu que as políticas ambientais e comerciais devem se apoiar mutuamente e que a abertura comercial deve ser acompanhada de políticas nacionais e ambientais capazes de promover uma melhora no bem-estar das pessoas e na efetivação do desenvolvimento sustentável⁵⁶⁸.

Assim, como principais temas discutidos no âmbito da Rodada Doha, Fábio Albergaria de Queiroz⁵⁶⁹ trata da agricultura, subsídios (especialmente à pesca), serviços, transparência em compras governamentais, redução tarifária para produtos industriais, concorrência, comércio eletrônico, investimentos, aprofundamento das regras *antidumping*, propriedade intelectual, eficiência na circulação de bens entre fronteiras, além, é claro, do meio ambiente. Quanto a este último tema, a Rodada Doha focou na relação entre as regras da OMC e os Acordos Ambientais Multilaterais (MEAs) – principalmente no que diz respeito às obrigações comerciais específicas, na colaboração e troca de informações entre a OMC e os secretariados dos MEAs, e na eliminação e eliminação das barreiras tarifárias e não-tarifárias sobre produtos e serviços ambientais.

Tais temas ambientais estão previstos no parágrafo 31⁵⁷⁰ da Declaração Ministerial de Doha, um dos principais resultados desta Rodada e o mais relevante

ambiente e a promoção do desenvolvimento sustentável podem e devem ser apoiados mutuamente. Tomamos nota dos esforços dos Membros para realizar, sobre uma base voluntária, evoluções em nível ambiental através das suas políticas comerciais nacionais. Reconhecemos que, em virtude das normas da OMC, não deverá sofrer qualquer espécie de impedimento nenhum país que adote medidas para a proteção da saúde, da vida das pessoas e dos animais ou a preservação das plantas, ou para a proteção do meio ambiente, a níveis considerados como apropriados, sob a reserva de que a prescrição destas medidas não se apliquem de maneira que constitua um meio de discriminação arbitrário ou injustificável entre os países em que prevaleçam as mesmas condições, ou uma restrição encoberta do comércio internacional, e de que nas demais razões estejam de acordo com as disposições dos Acordos da OMC. Apoiamos favoravelmente a continuação da cooperação com o PNUMA e outras organizações intergovernamentais que se ocupem do meio ambiente" (tradução nossa).

⁵⁶⁶BARACAT, Fabiano Augusto Piazza. Op. cit., p. 67.

⁵⁶⁷FIORATI, Jete Jane. Op. cit., p. 130.

⁵⁶⁸BARACAT, Fabiano Augusto Piazza. Op. cit., p. 79.

⁵⁶⁹QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 76-77.

⁵⁷⁰WORLD TRADE ORGANIZATION. **Doha WTO Ministerial 2001**: Ministerial Declaration - WT/MIN(01)/DEC/1. Op. cit. "31. Com vista a reforçar o apoio recíproco entre comércio e meio

documento multilateral de comércio a trazer o vínculo entre comércio, meio ambiente e desenvolvimento⁵⁷¹, trazendo importante mudança no papel do CTE⁵⁷² e na interação entre comércio e meio ambiente no sistema multilateral de comércio. Isso porque, até 2001, a relação entre comércio e meio ambiente no GATT e na OMC era tratada de forma analítica, desprovida do cunho negociador trazido pela Declaração Ministerial⁵⁷³, além de ser vista na OMC como relativamente pacífica, sendo endereçada de forma pontual conforme os contenciosos envolvendo o tema apareciam. Por esta razão, muitos membros, como os Estados Unidos, alegaram que não havia necessidade de revisão da interação entre estes temas, vez que, em sua opinião, a relação estava aparentemente sob controle⁵⁷⁴. Contudo, não foi o que ocorreu e diversas modificações foram realizadas. Vejamos quais foram as principais.

A Declaração Ministerial de Doha, portanto, elevou o *status* do tema e criou a Sessão Especial do Comitê de Comércio de Meio Ambiente, outorgando mandato negociador específico inédito, de modo que, além das atribuições originárias do

ambiente, concordamos com negociações, sem prejuízo de seus efeitos, sobre: (i) o relacionamento entre as regras da OMC existentes, e as obrigações específicas de comércio estabelecidas em acordos ambientais multilaterais (MEAs). As negociações serão limitadas no escopo da aplicabilidade de cada regra existente na OMC, como partes do MEA em questão. As negociações não prejudicarão os direitos de qualquer Membro da OMC, que não seja parte do MEA em questão; (ii) procedimentos para troca de informações regulares entre MEA Secretarias do MEA e os comitês relevantes da OMC, e os critérios para a atribuição do status do observador; (iii) a redução ou, se adequado, eliminação das barreiras tarifárias e não-tarifárias para o desenvolvimento de produtos e serviços" (tradução nossa).

⁵⁷¹PATRIOTA, Erika Almeida Watanabe. Op. cit., p. 39-40.

⁵⁷²Ibid., p. 47-48. De acordo com a autora, até a reunião de Doha uma agenda de dez itens orientou os trabalhos do CTE, momento em que seu papel foi significativamente alterado. Vejamos: "Até a Reunião Ministerial de Doha, o Comitê trabalhou com uma agenda de dez itens: 1. *The relationship between trade rules and trade measures used for environmental purposes, including those in MEAs.* 2. *The relationship between trade rules and environmental charges and taxes.* 3. A) *The relationship between trade rules and environmental policies with trade impacts;* b) *The relationship between trade rules and environmental requirements for products, including packaging, labeling and recycling standards and regulations.* 4. *Trade rules on the transparency (that is, full and timely disclosure) of trade measures used for environmental purposes, and of environmental policies with trade impacts.* 5. *The relationship between the dispute settlement mechanisms of the WTO and those of MEAs.* 6. *The potential or environmental measures to impede access to markets for developing country exports, and the potential environmental benefits of removing trade restrictions and distortions.* 7. *The issue of the export of domestically prohibited goods.* 8. *The relationship between the environment and the TRIPS Agreement.* 9. *The relationship between the environment and trade in services.* 10. *WTO's relations with other organizations, both non-governmental and inter-governmental.* [...] Essa agenda orientou os trabalhos do CTE até a Declaração Ministerial de Doha, quando o papel do Comitê foi substancialmente alterado. A partir de 2001, o Comitê perdeu espaço, em certa medida, para a nova instância criada em Doha, com funções negociadoras: a Sessão Especial do CTE".

⁵⁷³Ibid., p. 50.

⁵⁷⁴Ibid., p. 85.

Comitê de Comércio e Meio Ambiente determinadas na sua criação, outorgou ao CTE os três novos mandatos⁵⁷⁵ previstos em seu parágrafo 32⁵⁷⁶.

Considerando todas as rodadas de negociação ocorridas até então, vemos que a temática do meio ambiente demorou a surgir, mas, uma vez inserida, não mais se ausentou das pautas de discussão, sendo sua manutenção a tendência para esta última rodada que ainda está em andamento e também para rodadas futuras, tendo em vista a interação cada vez mais forte entre comércio internacional e meio ambiente.

3.2.2 O elemento “ambiente” nos principais acordos comerciais

Como visto, apesar de não existir no âmbito da OMC nenhum acordo específico sobre o meio ambiente, a Rodada Uruguai inovou com diversos acordos que trataram do tema desenvolvimento sustentável ou meio ambiente⁵⁷⁷, de modo que optamos por focar no Acordo de Marraqueche e no GATT 1994 pelos motivos já expostos.

⁵⁷⁵Ibid., p. 87.

⁵⁷⁶WORLD TRADE ORGANIZATION. **Doha WTO Ministerial 2001**: Ministerial Declaration - WT/MIN(01)/DEC/1. Op. cit. “32. Instruímos o Comitê sobre Comércio e Meio Ambiente, em buscar trabalhar sobre todos os itens de sua agenda, dentro de seus termos de referência correntes, para dar particular atenção a: (i) o efeito das medidas ambientais sobre o acesso ao Mercado, especialmente em relação aos países em desenvolvimento, em particular o menos desenvolvido entre eles, e naquelas situações nas quais a eliminação ou redução das restrições e distorções comerciais beneficiaria o comércio, o ambiente e o desenvolvimento; (ii) as disposições relevantes do Acordo sobre Aspectos dos Direitos de Propriedade Intelectual relacionados ao Comércio; e (iii) classificação de requerimentos para objetivos ambientais. O trabalho sobre esses temas deve incluir a identificação de qualquer necessidade de esclarecimento das regras relevantes da OMC. Os Comitês deverão reportar para a V Sessão da Conferência Ministerial, e fazer recomendações, onde apropriado, com respeito a ação futura, incluindo o caráter das negociações. O resultado deste trabalho, bem como as negociações realizadas sob os termos do parágrafo 31(i) e (ii) deverá ser compatível com a natureza aberta e não-discriminatória do sistema de comércio multilateral, não deve adicionar ou diminuir os direitos e obrigações dos membros sob acordos existente da OMC, em particular o Acordo sobre a Aplicação de Medidas Sanitárias e Fitossanitárias, nem alterar o equilíbrio desses direitos e obrigações, e deverá considerar as necessidades dos países em desenvolvimento e menos desenvolvidos” (tradução nossa).

⁵⁷⁷JO, Hee Moon. Op cit., p. 488-489. Hee Moon Jo discorre que são vários os dispositivos nos textos da OMC que tratam do assunto: (i) Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio, Artigo 2.2: “Os Membros assegurarão que os regulamentos técnicos não sejam elaborados, adotados ou aplicados com a finalidade ou o efeito de criar obstáculos técnicos ao comércio internacional. Para este fim, os regulamentos técnicos não serão mais restritivos ao comércio do que o necessário para realizar um objetivo legítimo, tendo em conta os riscos que a não realização criaria. Tais objetivos legítimos são, *inter alia*: imperativos de segurança nacional; a prevenção de práticas enganosas; a proteção da saúde ou segurança humana, da saúde ou vida animal ou vegetal, ou do meio ambiente. Ao avaliar tais riscos, os elementos pertinentes a serem levados em consideração são, *inter alia*: a informação técnica e científica disponível, a tecnologia de processamento conexa ou os usos finais a que se destinam os produtos.”; (ii) Acordo sobre Medidas Sanitárias ou Fitossanitárias, Anexo A, Definições: “1. Medida sanitária ou fitossanitária - Qualquer medida aplicada: (a) para proteger, no território do Membro, a vida ou a saúde animal ou vegetal, dos riscos resultantes da entrada, do estabelecimento ou da disseminação de pragas, doenças ou Organismos patogênicos ou portadores de doenças; (b) para proteger, no território do Membro, a vida ou a saúde humana ou animal, dos riscos resultantes da presença de aditivos, contaminantes, toxinas ou organismos patogênicos em alimentos, bebidas ou

As regras do comércio internacional contemporâneo foram criadas após o término da 2ª Guerra Mundial, momento cuja prioridade era recuperar as economias e promover o crescimento econômico, não sendo a questão ambiental observada nestes primeiros instrumentos comerciais. Quando a “onda verde” referida no capítulo 1 se difundiu pelo globo, demonstrando que o modelo de produção e de comércio internacional trazia graves danos aos diferentes ecossistemas do planeta e ameaçava a própria existência humana, a sociedade internacional sentiu a necessidade de refletir esses anseios por um mundo mais sustentável no sistema multilateral de comércio, o que foi feito por meio da inclusão da temática em diversos acordos, inclusive no Acordo de Marraqueche, seguindo os passos do BIRD e do FMI ao reiterar o apoio ao desenvolvimento sustentável e o respeito pelo meio ambiente⁵⁷⁸.

Este acordo constitutivo da OMC estabelece que as partes devem reconhecer que as suas relações comerciais e econômicas devem ser conduzidas objetivando melhorias nas condições de vida, assegurando o pleno emprego e com vistas a um crescimento amplo e estável do volume de renda, sempre de acordo com as premissas do desenvolvimento sustentável⁵⁷⁹.

O Acordo de Marraqueche não possui cláusulas específicas sobre o meio ambiente, optando mais por uma declaração de intenções e obrigações genéricas do que por uma regulamentação jurídica propriamente dita. É por este motivo que a

ração animal; (c) para proteger, no território do Membro, a vida ou a saúde humana ou animal, de riscos resultantes de pragas transmitidas por animais, vegetais ou por produtos deles derivados ou da entrada, estabelecimento ou disseminação de pragas ou (d) para impedir ou limitar, no território do Membro, outros prejuízos resultantes da entrada, estabelecimento ou disseminação de pragas.”; (iii) Acordo sobre Aspectos dos Direitos de Propriedade Intelectual Relacionados ao Comércio, Artigo 27: “(2) Os Membros podem considerar como não patenteáveis invenções cuja exploração em seu território seja necessário evitar para proteger a ordem pública ou a moralidade, inclusive para proteger a vida ou a saúde humana, animal ou vegetal ou para evitar sérios prejuízos ao meio ambiente, desde que esta determinação não seja feita apenas por que a exploração é proibida por sua legislação; (3) Os Membros também podem considerar como não patenteáveis: (a) métodos diagnósticos, terapêuticos e cirúrgicos para o tratamento de seres humanos ou de animais; (b) plantas e animais, exceto microorganismos e processos essencialmente biológicos para a produção de plantas ou animais, excetuando-se os processos não biológicos e microbiológicos. Não obstante, os Membros concederão proteção a variedades vegetais, seja por meio de patentes, seja por meio de um sistema *sui generis* eficaz, seja por uma combinação de ambos. O disposto neste subparágrafo será revisto quatro anos após a entrada em vigor do Acordo Constitutivo da OMC.”; e (iv) Acordo Geral sobre o Comércio de Serviços, Artigo XIV, Exceções Gerais: “1. Sob reserva de que as medidas abaixo enumeradas não sejam aplicadas de forma que constituam um meio de discriminação arbitrário ou injustificável entre países em que prevaleçam condições similares ou uma restrição encoberta ao comércio de serviços, nenhuma disposição do presente Acordo será interpretada no sentido de impedir que um Membro adote ou aplique medidas: b) necessárias para proteger a vida e a saúde das pessoas e dos animais ou para a preservação dos vegetais”.

⁵⁷⁸SEITENFUS, Ricardo. **Manual das Organizações Internacionais**. 2. ed. rev. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2000, p. 167.

⁵⁷⁹QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 95.

menção ao desenvolvimento sustentável encontra-se prevista em seu preâmbulo, o qual estabelece o compromisso dos membros com a preservação do meio ambiente⁵⁸⁰. Destarte, figurando como um dos objetivos da OMC, igual e juntamente à redução das barreiras comerciais e a promoção da não discriminação entre os países, o meio ambiente passou a ser um valor a ser respeitado também no sistema multilateral de comércio. Vejamos a redação do preâmbulo:

Reconhecendo que as suas relações na esfera da atividade comercial e econômica devem objetivar a elevação dos níveis de vida, o pleno emprego e um volume considerável e em constante elevação de receitas reais e demanda efetiva, o aumento da produção e do comércio de bens e de Serviços, permitindo ao mesmo tempo a utilização ótima dos recursos mundiais em conformidade com o objetivo de um desenvolvimento sustentável e buscando proteger e preservar o meio ambiente e incrementar os meios para fazê-lo, de maneira compatível com suas respectivas necessidades e interesses segundo os diferentes níveis de desenvolvimento econômico, [...]⁵⁸¹

Para Jete Jane Fiorati⁵⁸², a inclusão do objetivo de desenvolvimento sustentável no preâmbulo de seu acordo constitutivo faz com que a OMC já nasça com a missão de conciliar dois temas nevrálgicos, principalmente na tentativa de buscar coerência entre políticas multilaterais comerciais e normas ambientais internacionais, sem que estas últimas obstruam o comércio ou constituam barreiras não-tarifárias indevidas ao comércio internacional. Para ela, inclusive, o tema “comércio e meio ambiente” deve ser tratado na OMC, tendo em vista a íntima relação entre os assuntos.

Outro acordo que trata da questão ambiental e que merece destaque é o GATT 1994. Neste acordo, a referência ao meio ambiente é feita de maneira expressa por meio do Artigo XX, mas também podemos vislumbrá-la, ainda que de forma indireta, nos Artigos I e III. Conforme já aludido neste mesmo capítulo, o Artigo I trata do Princípio da Não Discriminação, de modo que um membro não poderá se valer de medidas comerciais discriminatórias contra outros membros. Assim sendo, um membro não poderá aplicar qualquer espécie de padrão ambiental para um país e não o aplicar para todos os demais membros em condições de igualdade. O Artigo III aborda o Princípio do Tratamento Nacional, ou seja, quando medidas ambientais

⁵⁸⁰CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 534.

⁵⁸¹BRASIL. **Decreto nº 1.355**, de 30 de dezembro de 1994. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/anexo/and1355-94.pdf. Acesso em: 18 out. 2019.

⁵⁸²FIORATI, Jete Jane. Op. cit., p. 126-128.

forem impostas a produtos importados elas não poderão ser mais exigentes do que as medidas aplicadas aos produtos nacionais⁵⁸³.

O Artigo XX, (b) e (g), por sua vez, refere-se às exceções gerais que determinam quando as disposições do GATT podem deixar de ser aplicadas, impedindo que as importações de outro país ameassem a vida, a saúde animal ou vegetal ou a conservação de recursos naturais exauríveis. Estas medidas, contudo, não podem ser aplicadas de forma a constituir (i) restrições disfarçadas ao comércio internacional ou (ii) discriminação arbitrária ou injustificada entre países⁵⁸⁴. Vejamos as alíneas (b) e (g) do referido artigo:

ARTIGO XX - EXCEÇÕES GERAIS

Desde que essas medidas não sejam aplicadas de forma a constituir quer um meio de discriminação arbitrária, ou injustificada, entre os países onde existem as mesmas condições, quer uma restrição disfarçada ao comércio internacional, disposição alguma do presente capítulo será interpretada como impedindo a adoção ou aplicação, por qualquer Parte Contratante, das medidas:

(b) necessárias à proteção da saúde e da vida das pessoas e dos animais e à preservação dos vegetais;

[...]

(g) relativas à conservação dos recursos naturais esgotáveis, se tais medidas forem aplicadas conjuntamente com restrições à produção ou ao consumo nacionais; [...]⁵⁸⁵

Este artigo foi questionado em diversas disputas comerciais submetidas ao GATT ou ao Órgão de Solução de Controvérsias da OMC que envolviam o conflito entre meio ambiente e comércio internacional, a exemplo do *Shrimp-Turtle Case*, que será apreciado ainda neste capítulo.

3.2.3 Comitê de Comércio e Meio Ambiente

Por muito tempo as regulamentações do comércio internacional e da proteção ambiental foram tratadas de forma totalmente segregada e, como aponta José Cretella Neto⁵⁸⁶, possuíam pouquíssimos pontos em comum, de modo que “o legislador comercial e o legislador ambiental ignoravam-se mutuamente”. Nas últimas décadas,

⁵⁸³QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Meio Ambiente e Comércio na Agenda Internacional: a questão ambiental nas negociações da OMC e dos blocos econômicos regionais. **Ambiente & Sociedade**, v. 8, n. 2, jul./dez. 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/asoc/v8n2/28608.pdf>. p. 3. Acesso em: 19 abr. 2019.

⁵⁸⁴PATRIOTA, Erika Almeida Watanabe. Op. cit., p. 41-42.

⁵⁸⁵ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO. **Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio**. Op. cit.

⁵⁸⁶CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 465.

algumas organizações internacionais, como a OMC e a OCDE, têm envidado esforços para a criação de comissões especiais focadas na harmonização entre estes dois temas⁵⁸⁷ frente à necessidade da melhor compreensão da complexa e dinâmica interatividade entre as políticas comerciais e ambientais, capazes de impactar a competição internacional e o modo de operação dos mercados em um mundo globalizado⁵⁸⁸.

Não é incomum a ocorrência de choques e conflitos entre a liberalização comercial e a proteção ambiental, ao mesmo tempo em que não é possível pensarmos em livre-comércio sem um meio ambiente capaz de proporcionar produção de bens e desenvolvimento de serviços para serem trocados via comércio internacional⁵⁸⁹. Assim, em 1971, na tentativa de aproximação entre estes dois temas até então distantes entre si, o Conselho do GATT estabeleceu um Grupo de Trabalho sobre Medidas Ambientais e Comércio Internacional (o *Working Group on Environmental Measures and International Trade*)⁵⁹⁰. Ocorre que este Grupo só se reuniu novamente em 1991, o que demonstra o baixo grau de importância conferido a esta relação naquela época⁵⁹¹ e indicativo de uma aproximação lenta e gradual⁵⁹².

Em abril de 1994 foi adotada a Decisão Ministerial sobre Comércio e Meio Ambiente, propondo a criação do Comitê sobre Comércio e Meio Ambiente (CTE, em inglês) no seio da OMC. O estabelecimento deste Comitê se efetivou em 16 de fevereiro de 1995⁵⁹³, sob a presidência do Embaixador Juan Carlos Sánchez Arnau, da Argentina⁵⁹⁴, e recebeu aprovação final na Conferência de Cingapura, em 1996⁵⁹⁵. Em termos de estrutura, o CTE é um órgão da OMC aberto a todos os seus membros, de modo que diversas organizações intergovernamentais estão autorizadas a

⁵⁸⁷JO, Hee Moon. Op cit., p. 485.

⁵⁸⁸QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op cit., p. 100.

⁵⁸⁹CORRÊA, Luciane Amaral. A cláusula do tratamento nacional do GATT/94 e o meio ambiente: principais decisões do Órgão de Solução de Controvérsias da Organização Mundial do Comércio. In: FREITAS, Vladimir Passos de (coord). **Direito Ambiental em Evolução**, n. 3. Curitiba: Juruá Editora, 2009, p. 193-194.

⁵⁹⁰SAMPAIO, Martim de Almeida. **Desafios do direito do comércio internacional na contemporaneidade em face do aquecimento global**. Dissertação (Mestrado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2007, p. 61.

⁵⁹¹CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 465.

⁵⁹²PATRIOTA, Erika Almeida Watanabe. Op. cit., p. 29.

⁵⁹³SAMPAIO, Martim de Almeida. Op. cit., p. 62.

⁵⁹⁴SILVA, Henry Iure de Paiva. Comitê de Comércio e Meio Ambiente da OMC: informações sobre o seu papel, atribuições e funcionamento. In: **Pensar**, Fortaleza, v. 13, n. 2, p. 205-215, jul./dez. 2008. Disponível em: http://hp.unifor.br/pdfs_notitia/2833.pdf. p. 206. Acesso em: 8 set. 2019.

⁵⁹⁵CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 534.

participar das reuniões regulares na qualidade de observadoras, como a UNCTAD, o PNUD, o PNUD, a FAO, o FMI e o Banco Mundial⁵⁹⁶.

Sua principal tarefa é estudar e discutir a compatibilidade entre as normas comerciais da OMC, como o TBT e o SPS, e os MEAs, com vistas ao desenvolvimento sustentável⁵⁹⁷. O CTE também pode fazer recomendações e opinar em relação a eventuais modificações necessárias nos acordos comerciais e demais regras da OMC⁵⁹⁸, considerando disparidades no desenvolvimento dos seus membros, enfatizando as metas da Agenda 21⁵⁹⁹ e objetivando sinergias positivas entre o comércio internacional e o meio ambiente, sempre observando seus princípios não discriminatórios e equitativos. Vera Thorstensen, por sua vez, entende que não são apenas estas as funções do CTE:

As atividades do Comitê também incluem simpósios anuais com a presença de organizações não governamentais e do mundo acadêmico, encontros de trocas de informações com os Secretariados de sete dos Acordos Multilaterais sobre Meio Ambiente e dois mecanismos de financiamento para o meio ambiente, além de reuniões informais com o Comitê sobre Barreiras Técnicas sobre o tema de selo ambiental⁶⁰⁰.

A existência de um Comitê específico na OMC para tratar da relação entre comércio internacional e meio ambiente demonstra claramente a interface entre estes dois temas, de modo que a expansão e intensificação do comércio internacional deve ser sempre pautada pelos princípios do desenvolvimento sustentável, zelando pela qualidade de vida das presentes e futuras gerações⁶⁰¹.

Estudados estes três aspectos que auxiliaram na conclusão do questionamento feito acima, qual seja, se a OMC pode ser considerada um *locus* de governança ambiental, seguimos com a discussão sobre o tema e a apresentação de posicionamentos favoráveis e contrários a esta constatação, bem como a nossa própria opinião acerca da temática.

Um primeiro grupo de juristas afirma que a OMC tem assumido, nos últimos anos, um relevante papel na tarefa de conciliar a proteção do meio ambiente e o desenvolvimento, seja por meio da inclusão da temática em acordos comerciais, seja

⁵⁹⁶SILVA, Henry Iure de Paiva. Op. cit., p. 207.

⁵⁹⁷CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 534.

⁵⁹⁸PATRIOTA, Erika Almeida Watanabe. Op. cit., p. 47.

⁵⁹⁹SAMPAIO, Martim de Almeida. Op. cit., p. 62.

⁶⁰⁰THORSTENSEN, Vera. **OMC - Organização Mundial do Comércio:** as regras do comércio internacional e a nova rodada de negociações multilaterais. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001, p. 299.

⁶⁰¹SAMPAIO, Martim de Almeida. Op. cit., p. 60-61.

por meio dos trabalhos do CTE. Para este grupo, o comércio internacional apenas poderá ser considerado sustentável se agregar valores que preservem a circulação de bens e serviços⁶⁰². Fabiano Augusto Piazza Baracat⁶⁰³, um dos representantes desta corrente doutrinária, afirma que o fato de não haver um acordo multilateral específico para o meio ambiente na OMC não significa que a organização não incentiva a proteção ambiental. Vejamos:

Mesmo não existindo um acordo multilateral exclusivo para o meio ambiente no âmbito da OMC, o que implica a ausência de obrigações específicas para os Membros da organização, no sentido de adequação obrigatória da legislação nacional às diretrizes da OMC, não é menos verdadeiro que a OMC encoraja os Membros a adotarem medidas de proteção ambiental, tanto no interior de seus respectivos territórios, quanto no aspecto de cooperação com outros países, por meio de acordos regionais, plurilaterais ou multilaterais.⁶⁰⁴

Sarah Joseph⁶⁰⁵ leciona que, mesmo sendo a OMC uma organização especializada no comércio internacional, a avaliação do seu sucesso sob a ótica dos direitos humanos necessariamente envolve sua intervenção nas searas da pobreza e do desenvolvimento, de maneira que o comércio internacional é conduzido como um meio para enfrentar a pobreza e promover o desenvolvimento, não devendo ser tratado como um fim em si mesmo.

Erika Almeida Watanabe Patriota⁶⁰⁶, em sentido análogo, versa que o CTE da OMC provou ser um fórum valioso para que seus membros aprofundassem seus conhecimentos sobre a intensa interação entre o comércio internacional e o meio ambiente. Todavia, apesar de sua importância, o CTE tem encontrado inúmeras dificuldades para cumprir o seu mandato, o que sugere que esta governança precisaria ser melhorada.

Conforme veremos a seguir, esta primeira parte da doutrina é menos numerosa do que a parcela que entende que a OMC não trata da questão ambiental como uma de suas prioridades e objetivos, assim como contido no preâmbulo de seu acordo constitutivo. Além disso, apesar destes poucos doutrinadores entenderem que tem sido efetivada, em maior ou menor grau, uma governança ambiental por parte da

⁶⁰²BARACAT, Fabiano Augusto Piazza. Op. cit., p. 5.

⁶⁰³Ibid., p. 68.

⁶⁰⁴Ibid., p. 68.

⁶⁰⁵JOSEPH, Sarah. *Trade to live or live to trade: the World Trade Organization, development, and poverty*. In: BADERIN, Mashhood A.; MCCORQUODALE, Robert (eds.). **Economic, social and cultural rights in action**. New York: Oxford University Press, 2007, p. 389.

⁶⁰⁶PATRIOTA, Erika Almeida Watanabe. Op. cit., p. 47.

OMC, verificamos em suas exposições o reconhecimento de que esta é imperfeita, podendo ser aperfeiçoada de modo que o mandato do CTE possa ser cumprido de forma mais eficiente e satisfatória.

A outra parcela da doutrina refuta a caracterização da OMC como um *locus* de governança ambiental, utilizando como principal argumento o fato de a OMC não ser uma agência ambiental, tratando do tema “meio ambiente” apenas na medida em que este interfere negativamente no comércio internacional. Vejamos alguns entendimentos sente sentido.

Vera Thorstensen⁶⁰⁷ discorre que a OMC não é uma agência ambiental, tendo competência apenas para tratar de assuntos comerciais e que “[...] nos temas sobre ambiente, sua tarefa é de estudar as questões levantadas quando políticas de meio ambiente têm impacto importante sobre o comércio”. Fábio Albergaria de Queiroz⁶⁰⁸ e Luciane Amaral Corrêa⁶⁰⁹ também trazem ensinamentos em sentido exatamente idêntico ao exposto por Vera Thorstensen. Bárbara da Costa Pinto Oliveira⁶¹⁰, de maneira semelhante, postula que a OMC trata dos limites à imposição de normas ambientais no plano doméstico, frente aos impactos que estas possam causar no comércio internacional. De acordo com a autora:

A OMC nem proíbe, nem obriga à proteção do meio ambiente. Tampouco se consubstancia em um sistema de harmonização de padrões ambientais. Apenas encara a proteção ambiental como um objetivo legítimo de política doméstica a ser perseguido pelos seus membros. Assim é que o membro é livre para perseguir esse objetivo, desde que não o faça, em linhas gerais, (i) de maneira discriminatória em relação aos demais membros, (ii) e que a medida de proteção ambiental não tenha como objetivo restringir disfarçadamente o comércio internacional, isto é, que não seja protecionista. Em linhas gerais, o que a OMC regula, em matéria ambiental, são os limites à capacidade que o membro tem de impor normas domésticas nesse âmbito,

⁶⁰⁷THORSTENSEN, Vera. Op. cit., p. 297.

⁶⁰⁸QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op cit., p. 95. *In verbis*: “Ressalte-se o fato de que a OMC é uma instituição competente para tratar das questões relacionadas ao comércio internacional e não propriamente ao meio ambiente. Significa dizer que, em matéria de política ambiental, sua tarefa consiste em estudar os impactos que surgem no campo comercial advindos da aplicação de tais políticas”.

⁶⁰⁹CORRÊA, Luciane Amaral. Op. cit., p. 195-196. *In verbis*: “A Organização Mundial do Comércio [...] não se confunde com uma agência ambiental, preocupando-se com as questões ambientais unicamente na medida em que afetem o comércio internacional. No entanto, e justamente em função dessa mútua interação, existem várias disposições acerca de proteção ambiental nos acordos do sistema” e “a) a OMC tem competência apenas no que diz respeito às questões comerciais, daí decorrendo que as políticas ambientais somente lhe interessam na medida em que delas resulte um impacto comercial significativo; b) os problemas decorrentes da implantação de políticas ambientais causadoras de significativo impacto comercial requerem soluções que preservem os princípios do sistema de comércio da Organização [...]”.

⁶¹⁰OLIVEIRA, Bárbara da Costa Pinto. Competência ambiental e regras ambientais da OMC. *In: Direito ambiental e desenvolvimento*. BARRAL, Welber; PIMENTEL, Luiz Otávio (org.), p. 77-116. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2006, p. 105.

pois dita restrições e procedimentos que devem ser respeitados quando da imposição das normas.⁶¹¹

Outra linha de argumentação se vale do insucesso do CTE em compatibilizar as normas do comércio internacional com as de proteção internacional do meio ambiente⁶¹², além, é claro, do fato do CTE nunca ter recomendado qualquer mudança nas regras comerciais da OMC - tal como poderia fazer - em razão da falta de consenso entre seus membros.

Por todo o exposto, muitos sustentam que a simples inclusão do tema “meio ambiente” na OMC não a torna um *locus* de governança ambiental, de modo que ela precisaria endereçar melhor os assuntos referentes ao meio ambiente para obter essa titulação. No mais, sua regulamentação em foro predominantemente comercial é vista com desconfiança por parte dos ambientalistas, que não vislumbram as vantagens conferidas à tutela ambiental na OMC. Neste sentido, de acordo com Raphael Romi⁶¹³, “[...] introduzir o meio ambiente no âmbito economicista dominante da OMC é como cobrir uma carne com um molho à base de legumes: de qualquer forma, isso não agradaria os vegetarianos”.

Desta forma, por mais que a OMC tenha dispositivos relacionados à temática ambiental, os ambientalistas entendem que estes não são suficientes para uma tutela efetiva do meio ambiente ou, ainda que potencialmente sejam, não são aplicados devidamente. Este é um dos motivos pelos quais muitos doutrinadores sustentam que os aspectos relacionados à interface entre o comércio internacional e o meio ambiente deveriam ser resolvidos em foros especializados, e não no âmbito da OMC, uma vez que esta organização nunca foi o foro apropriado para lidar com esta questão⁶¹⁴.

Entendemos que a expressão “*locus* de governança ambiental” não é a mais apropriada para denominarmos a OMC ou seu CTE. De fato, pudemos observar uma significativa melhora na preocupação do sistema multilateral de comércio com o meio ambiente ao longo das últimas décadas. Vimos a inclusão da temática em numerosos acordos internacionais, inclusive no preâmbulo do acordo constitutivo da OMC.

⁶¹¹Ibid., p. 105.

⁶¹²SOARES, Guido Fernando Silva. As regras do comércio internacional e seu confronto com as normas internacionais de proteção ambiental. In: JÚNIOR, Alberto do Amaral (coord). **OMC e o comércio internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2006, p. 242.

⁶¹³ROMI, Raphael. A ponte do Rio Kwai: metáfora jurídica sobre a OMC e o meio ambiente. In: KISHI, Sandra Akemi Shimada; SILVA, Solange Teles da; SOARES, Inês Virgínia Prado (org.). **Desafios do Direito Ambiental no século XXI**. São Paulo: Malheiros, 2005, p. 302.

⁶¹⁴QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op cit., p. 95.

Verificamos, também, a criação de um órgão especializado para tratar de assuntos que interligam as temáticas comercial e ambiental. Apesar destes elementos, pensamos que a OMC apenas tratou do tema após este ter causado impactos negativos no sistema comercial, principalmente por meio de medidas protecionistas, como o emprego de barreiras ambientais, que serão estudadas no próximo item.

Ainda que presente no Acordo de Marraqueche, a OMC tem demonstrado que o princípio do desenvolvimento sustentável não tem recebido o mesmo valor que os demais princípios comerciais que a organização busca tutelar. Evidente que se trata de organização para o comércio internacional, como seu próprio nome já sugere - e a isto não estamos tecendo críticas -, mas a forma como este comércio tem se realizado tem trazido inúmeros impactos para o meio ambiente, sobretudo o marinho, como vimos no capítulo 2 desta dissertação. Não podemos afirmar que a OMC negligenciou por completo a temática ambiental, porque não o fez, mas também não podemos nos confortar com a simples existência de um comitê que enfrenta sérias dificuldades para cumprir seu mandato. A necessidade de melhorias nessa gestão mostra-se, portanto, imperiosa para que possamos praticar um comércio sustentável.

3.3 A QUESTÃO DAS BARREIRAS AMBIENTAIS E O IMPACTO DO PROTECIONISMO DISFARÇADO SOBRE O LIVRE-COMÉRCIO

Neste tópico discutiremos sobre as principais barreiras ambientais criadas por políticas estatais aplicadas ao comércio internacional e seus impactos no livre-comércio. Para tanto, estudaremos as principais barreiras comerciais existentes, focando naquelas que possuem um viés ambiental, e avaliaremos, também, como a OMC tem endereçado a questão em seu OSC, tendo em vista que diversos países têm levado disputas para que este as solucione. Por fim, teceremos algumas breves considerações sobre o funcionamento e competência do OSC da OMC para embasar nosso estudo do *Shrimp-Turtle Case*, emblemático caso envolvendo o conflito entre preservação do meio ambiente e comércio internacional, no qual avaliaremos a existência de eventuais práticas protecionistas disfarçadas.

3.3.1 Principais Barreiras ao Comércio Internacional

Enquanto as normas comerciais internacionais visam ao livre-comércio, proibindo restrições ao fluxo internacional de produtos, serviços e bens intangíveis, por meio dos princípios da transparência e da não discriminação⁶¹⁵, a conservação do meio ambiente almeja a proteção dos recursos naturais, necessários, também, para a manutenção do comércio internacional⁶¹⁶. Desta forma, não é surpresa alguma que determinados confrontos e contradições possam existir entre estas duas espécies diferentes de normas⁶¹⁷.

Temos, portanto, que as questões ambientais podem influir diretamente na produção e no comércio internacional, estabelecendo comportamentos e exigências e repercutindo na competitividade industrial, principalmente sob a ótica de custos de adequação a regulamentos e normas⁶¹⁸. Por este motivo, importante avaliarmos de que forma essa influência se manifesta sob aspectos negativos, como a imposição de barreiras ambientais ao comércio internacional.

Já verificamos em itens anteriores que o sistema multilateral de comércio tem por objetivo a eliminação de barreiras comerciais, sobretudo a interdição das barreiras não-tarifárias, de modo que os membros devem evitar a imposição de obstáculos a importações ou exportações⁶¹⁹, tendo em vista que o comércio proporciona desenvolvimento e, indiretamente, traz paz às nações. Por outro lado, o Estado tem o direito soberano de adotar todas as medidas necessárias para a conservação dos recursos naturais e do meio ambiente dentro de seu território e, quando estas medidas dificultam a entrada de produtos estrangeiros, criando obstáculos ao comércio internacional, diversas controvérsias internacionais são criadas⁶²⁰.

Destarte, este tornou-se um tema polêmico, vez que, para os defensores da expansão do comércio internacional, a proliferação de MEAs e leis ambientais poderia ser um evento danoso ao livre-comércio, diminuindo a competitividade dos países sem a tecnologia necessária para o atendimento das normas ambientais e permitindo a

⁶¹⁵CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 533.

⁶¹⁶FIESP. Op. cit., p. 19.

⁶¹⁷CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 533.

⁶¹⁸FIESP. Op. cit., p. 1.

⁶¹⁹VIDIGAL, Erick. Op. cit., p. 172.

⁶²⁰JO, Hee Moon. Op cit., p. 486.

aplicação de barreiras disfarçadas à entrada de certos produtos em determinados países⁶²¹.

Estas práticas protecionistas que tanto preocupam os defensores do livre-comércio deixaram de ser simples ameaças potenciais para constituírem problemas reais na atualidade. De acordo com Henry Iure de Paiva Silva⁶²², estudos demonstram que as exigências ambientais têm se tornado cada vez mais frequentes e rigorosas, dificultando o acesso a diversos mercados. Como exemplo, ele cita a União Europeia, que se vale de aproximadamente 16,7 mil barreiras não-tarifárias, de modo que 648 delas correspondem a barreiras ambientais. Neste sentido discorre Harmen Verbruggen:

Em 1992, o cálculo dos índices de incidência de barreiras não tarifárias [...] mostrou que 23% dos produtos exportados por países em desenvolvimento foram atingidos por medidas ambientais estabelecidas pela União Europeia (UE) e que essas medidas afetaram 20% do valor total das mercadorias exportadas por países em desenvolvimento (tradução nossa)⁶²³.

Estas barreiras comerciais são, portanto, medidas de proteção a um determinado Estado, carecendo de uma definição mais precisa, podendo ser qualquer lei, regulamento, política ou medida governamental que restrinja ou promova distorções no comércio internacional. Elas podem ser agrupadas em três diferentes grupos, dependendo de sua natureza. Existem, assim, as barreiras tarifárias, as barreiras não-tarifárias e as barreiras técnicas, conforme detalhamento infra.

As barreiras tarifárias são aquelas impostas por meio de encargos tributários⁶²⁴, tarifas de importação e outras taxas aduaneiras. Em relação a esta espécie de barreira, Fábio Albergaria de Queiroz⁶²⁵ afirma que o protecionismo praticado sob esta

⁶²¹DRUMMOND, Maria Claudia B. O. **Comércio Internacional e Desenvolvimento Sustentável**. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/outras-publicacoes/temas-e-agendas-para-o-desenvolvimento-sustentavel/comercio-internacional-e-desenvolvimento-sustentavel>. Acesso em: 19 abr. 2019, p. 2-3.

⁶²²SILVA, Henry Iure de Paiva. Op. cit., p. 153-169.

⁶²³VERBRUGGEN, H. et al. **Environmental product measures: barriers for South-North trade?** London: IED, 1998, p. 153.

⁶²⁴CAPARROZ, Roberto. Op. cit., p. 62. De acordo com o autor: "O imposto de importação é o tributo por excelência do comércio internacional. Sua origem remonta aos primórdios da civilização, a partir do momento em que os povos passaram a ter um contato sistemático, em decorrência do avanço da tecnologia, dos transportes e, por derradeiro, do desenvolvimento de uma infraestrutura logística comercial. Todavia, sua utilização como elemento de regulamentação de balanças comerciais e controle das contas externas é fenômeno relativamente recente. Com efeito, foi somente após o término da Segunda Guerra Mundial que os países, em escala global, se preocuparam em analisar a atuação protecionista de seus pares por meio do grau de tributação incidente sobre o ingresso de produtos de origem estrangeira. Modernamente, a principal função do imposto de importação é servir de elemento equalizador dos mercados internacionais".

⁶²⁵QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op cit., p. 80.

forma mostra-se menos preocupante, uma vez que, além de ser facilmente identificado por meio das alíquotas impostas, existem, hoje, muitos mecanismos de combate a esta prática na OMC e em outros fóruns comerciais internacionais.

As barreiras não-tarifárias, diferentemente, correspondem a restrições quantitativas, licenciamento, procedimentos alfandegários, medidas *antidumping* e medidas compensatórias, dentre outras, e são as maiores e mais numerosas barreiras impostas ao comércio internacional⁶²⁶. Recentemente, temos verificado uma redução significativa na utilização de tributos como medidas de proteção dos mercados domésticos, principalmente em função da regulamentação do comércio internacional, da criação da OMC e da formação de diversos blocos de integração econômica. Em contrapartida, como alternativa de mecanismo de proteção, surgiram as barreiras não-tarifárias, aplicadas de maneira pouco clara e transparente⁶²⁷.

As barreiras técnicas, por sua vez, derivam de normas e regulamentos técnicos, geralmente em relação à composição ou ao processo de produção de determinados bens, que devem atender a certas exigências especiais, conforme as determinações do país importador⁶²⁸. As normas e os regulamentos técnicos, por si só, não são barreiras comerciais. Estes instrumentos apenas constituirão barreiras diante da falta de transparência, imposição de procedimentos morosos e/ou dispendiosos para avaliar conformidade, assim como excesso de zelo, arbítrio ou rigor nos procedimentos e inspeções⁶²⁹.

As principais barreiras comerciais praticadas são: (i) quotas, consistindo na limitação de importações pela fixação de quantidades máximas para certos produtos e por certo período; (ii) salvaguardas, por meio da aplicação de quotas de importação ou elevação de tarifas; (iii) impostos e gravames adicionais, como adicionais de tarifas portuárias ou de marinha mercante; (iv) preços mínimos de importação/preços de referência; (v) direitos *antidumping* aplicados; (vi) subsídios às exportações; (vii) licença de importação, que é o procedimento administrativo por meio do qual se exige do importador uma solicitação específica para a importação de certo produto como condição prévia à operação⁶³⁰; (viii) controles sanitários e fitossanitários nas

⁶²⁶PATRIOTA, Erika Almeida Watanabe. Op. cit., p. 118.

⁶²⁷CAPARROZ, Roberto. Op. cit., p. 61.

⁶²⁸Ibid., p. 75.

⁶²⁹FIESP. Op. cit., p. 49-50.

⁶³⁰CAPARROZ, Roberto. Op. cit., p. 77. De acordo com o autor, a Rodada Uruguai aprovou o Acordo sobre procedimentos para Licenciamento de Importações para eliminar resquícios protecionistas e incompatíveis com a nova ordem comercial internacional. Este Acordo não proíbe expressamente o

importações, que serão aplicados sobre a qualidade dos alimentos e a saúde dos animais provenientes de outros países; (ix) organismo estatal importador único para certos produtos; (x) requisitos relativos à embalagem, como exigências de materiais, tamanhos ou padrões de peso; (xi) requisitos relativos à rotulagem, como exigências quanto ao tipo, tamanho de letras ou tradução nos rótulos de produtos, inclusive o *ecolabeling*⁶³¹; (xii) requisitos relativos à inspeção, ensaios e quarentena; (xiii) inspeção prévia à importação ou embarque; (xiv) procedimentos aduaneiros especiais, como exigência de ingresso de importações apenas por determinados portos ou aeroportos; (xv) exigência de conteúdo nacional/regional; (xvi) exigência de intercâmbio compensado; (xvii) exigência de bandeira nacional⁶³²; (xviii) proibição nas importações, que tem por objetivo impedir a entrada de produtos considerados incompatíveis com as normas internas de segurança de determinado país⁶³³; e (xix) certificações relativas a processos e métodos de produção, por meio das quais deve-se provar que na produção de um bem foram obedecidos métodos em atenção ao meio ambiente local⁶³⁴.

Outros tópicos que merecem destaque são os referentes à questão das barreiras comerciais fundamentadas nos MEAs e os relacionados à harmonização das

uso do licenciamento, mas determina que os procedimentos sejam simples, transparentes e previsíveis, e que os governos divulguem informações acerca da concessão das licenças e informem à OMC no caso de novos procedimentos ou exigências.

⁶³¹Para José Cretella Neto (CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 473), a rotulagem ambiental tem a finalidade de (i) proteger o meio ambiente, influenciando os consumidores a adquirirem produtos de empresas comprometidas com políticas ambientais adequadas, (ii) incentivar a indústria a produzir tecnologias inovadoras e ambientalmente adequadas; e (iii) desenvolver a consciência ambiental dos consumidores, para pressionar as empresas a produzirem com menos impacto ambiental. Ressaltamos que a rotulagem ambiental, por si só, não constitui uma barreira comercial, mas ela pode vir a ser caso seja empregada com interesses protecionistas. Neste sentido, Guido Fernando Silva Soares (SOARES, Guido Fernando Silva. As regras do comércio internacional e seu confronto com as normas internacionais de proteção ambiental. In: JÚNIOR, Alberto do Amaral (coord.). **OMC e o comércio internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2006, p. 232-234) discorre que a obrigatoriedade de aposição de “selos verdes” pode representar uma barreira ambiental ao comércio internacional, citando como um exemplo o uso dos *dolphin safe labels* nas latas de atum comercializadas nos EUA, que atestam que o atum foi pescado com métodos não prejudiciais à vida dos golfinhos.

⁶³²FIESP. Op. cit., p. 47-49.

⁶³³CAPARROZ, Roberto. Op. cit., p. 73-74. Conforme versa o autor, a expressão “segurança” deve ser interpretada em sentido amplo, abrangendo questões de defesa institucional, saúde pública ou proteção ambiental, dentre outras. As proibições podem ser permanentes (impostas a produtos proibidos ou perigosos ou animais em extinção) ou temporárias (respostas governamentais a cenários específicos), gerais (para todos os produtos daquela natureza, independente da origem) ou específicas (proibição se aplica apenas a produtos provenientes de lugares que ofereçam risco). Os embargos são formas extremas de proibição, que vedam qualquer tipo de relacionamento comercial com determinado país ou região, normalmente empregados como forma de retaliação política.

⁶³⁴SOARES, Guido Fernando Silva. As regras do comércio internacional e seu confronto com as normas internacionais de proteção ambiental. In: JÚNIOR, Alberto do Amaral (coord.). **OMC e o comércio internacional**. São Paulo: Aduaneiras, 2006, p. 232-234.

normas e regulamentos ambientais. Conforme versa Erika Almeida Watanabe Patriota⁶³⁵, a entrada em vigor e implementação de diversos MEAs com restrições comerciais passou a despertar preocupação para os defensores do livre-comércio, uma vez que estes instrumentos passaram a trazer obrigações comerciais específicas para seus signatários⁶³⁶, como:

[...] a proibição de comercialização de produtos de espécies em extinção, a exemplo dos compromissos assumidos na CITES e no Acordo Internacional de Madeiras Tropicais; medidas que visam persuadir outros governos a alterar seus comportamentos ambientais, impedindo a importação de produtos considerados poluentes, como as substâncias controladas listadas no Protocolo de Montreal que destroem a camada de ozônio, ou produzidos através de processos considerados poluentes; medidas para proteger a indústria doméstica, impedindo a importação de produtos produzidos com padrões ambientais menos exigentes; medidas que visam dissuadir a importação de produtos ameaçadores do meio ambiente, como a importação para reciclagem de detritos perigosos, consoante compromissos assumidos na Convenção de Basileia sobre o controle de movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e seu depósito; medidas comerciais de padronização de produtos ou métodos produtivos, e de investimentos com objetivos ambientais específicos, que procuram impedir a relocalização de indústrias nos Membros com leis ambientais menos exigentes, como os existentes em diversos acordos regionais como a União Europeia e o NAFTA⁶³⁷.

O problema reside no fato de que, dentre os mais de 200 MEAs existentes⁶³⁸, apenas 20 deles relacionam os temas comércio e o meio ambiente. Outra questão é a referente ao aumento do número de MEAs desde a década de 1980, fenômeno que foi resultado direto da consolidação do conceito de desenvolvimento sustentável e sua paulatina introdução no sistema multilateral de comércio⁶³⁹.

No que tange à harmonização das normas e regulamentos ambientais, já constatamos que as políticas de meio ambiente de um Estado podem trazer implicações na competitividade das exportações de diferentes países, sendo a adoção de diferentes padrões ambientais por um país importador um destes motivos⁶⁴⁰. Por

⁶³⁵PATRIOTA, Erika Almeida Watanabe. Op. cit., p. 45.

⁶³⁶Ibid., p. 30.

⁶³⁷BARACAT, Fabiano Augusto Piazza. Op. cit., p. 68-69.

⁶³⁸Fabiano Augusto Piazza Baracat (BARACAT, Fabiano Augusto Piazza. Op. cit., p. 21) afirma haver vários acordos multilaterais ambientais com implicações comerciais, quais sejam: Convenção sobre o Comércio Internacional de Espécies Ameaçadas; Convenção sobre Poluição Transfronteiriça de Longo Alcance; Convenção de Viena para a Proteção da Camada de ozônio; Protocolo de Montreal sobre Substâncias que Destroem a Camada de Ozônio; Convenção de Basileia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito; Convenção sobre a Diversidade Biológica; Protocolo de Cartagena sobre Biossegurança; Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima; Protocolo de Quioto; Convenção de Roterdã sobre o Procedimento de Consentimento prévio Informado; Convenção de Estocolmo sobre Poluentes Orgânicos Persistentes; e Acordo Internacional de Madeiras Tropicais.

⁶³⁹PATRIOTA, Erika Almeida Watanabe. Op. cit., p. 31.

⁶⁴⁰CASELLA, Ássima Farhat Jorge. Comércio internacional e meio ambiente: uma análise desta complexa interação. *In: Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XVI, n. 111, abr. 2013. Disponível em:

esta razão, discute-se atualmente se as legislações, regulamentos e normas técnicas, bem como quaisquer outros instrumentos que componham as políticas ambientais dos Estados, devem ser harmonizados⁶⁴¹.

Ássima Farhat Jorge Casella⁶⁴² entende que sim, defendendo a necessidade de uma padronização mínima do arcabouço jurídico ambiental com vistas a evitar efeitos nocivos para o comércio internacional em função das significativas diferenças entre as legislações nacionais. Menciona, ainda, que a proteção ambiental pode causar a erosão do multilateralismo, vez que “a atuação comercial por parte de um país que adote normas ambientais poderá ocorrer de forma discriminativa, indo portanto, contra um dos princípios basilares do GATT, que é o Princípio da Não Discriminação”.

Fábio Albergaria de Queiroz⁶⁴³ vislumbra uma série de benefícios desta harmonização legislativa, como reduções nos custos das transações em virtude do aumento da eficiência produtiva e da maior fluidez do comércio internacional, mas também trata de suas dificuldades. Para ele, as principais causas desta dificuldade dizem respeito (i) às diferentes capacidades de absorção de poluição e contaminação devido a características atmosféricas, topográficas e climáticas próprias de cada região, concentração populacional, grau de poluição já existente em determinado momento e valores atribuídos a certos recursos naturais, (ii) aos diferentes níveis de desenvolvimento econômico entre os países, influenciando diretamente na escolha de instrumentos adequados à política ambiental e (iii) à imprecisão dos limites entre a adoção legítima de níveis elevados de exigências ambientais e a imposição ilegítima de barreiras comerciais protecionistas prejudiciais ao livre-comércio⁶⁴⁴.

O autor complementa o assunto versando que no NAFTA e no Mercosul o diálogo prevalece como forma de solucionar as divergências relacionadas à aplicação das legislações ambientais domésticas, considerando as peculiaridades de cada país, enquanto que na OMC e na União Europeia os esforços são no sentido de se atingir o maior grau de harmonização possível para tratar das questões referentes ao

[⁶⁴¹QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op cit., p. 113.](http://www.ambitorjuridico.com.br/site/index.php/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=12726&revista_caderno=5. s.p. Acesso em: 7 set. 2019.</p>
</div>
<div data-bbox=)

⁶⁴²CASELLA, Ássima Farhat Jorge. Op. cit., s.p.

⁶⁴³QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op cit., p. 115.

⁶⁴⁴Ibid., p. 113,115.

comércio e meio ambiente⁶⁴⁵. Igualmente discorre Patrícia Nunes Lima Bianchi⁶⁴⁶, ao dispor que a OMC optou pela harmonização das normas, devendo estas serem aceitas internacionalmente, fato este que ensejou a elaboração do Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio - TBT.

O TBT tem como um de seus principais objetivos a harmonização dos regulamentos técnicos dos membros da OMC, impedindo que as normas ou regulamentos constituam barreiras não-tarifárias, criando obstáculos desnecessários ao comércio internacional⁶⁴⁷, exceto nas hipóteses legítimas de segurança nacional, proteção da saúde ou segurança humana, da saúde ou vida animal ou vegetal e do meio ambiente⁶⁴⁸.

Para que esse objetivo seja alcançado, este acordo estabelece, dentre outros, procedimentos para a realização de exames de conformidade para declarar a compatibilidade entre as características de certo produto e as regras domésticas do país importador⁶⁴⁹, que devem ser realizados em condições de igualdade entre diferentes fornecedores e entre fornecedores externos e produtores nacionais, conforme seu Artigo V.

A harmonização de normas em um instrumento internacionalmente aceito ainda é especialmente importante quando nos referimos aos rótulos e certificações ambientais. Nos últimos anos, o setor produtivo – sobretudo dos países em desenvolvimento – tem se preocupado com a rápida proliferação de rótulos e certificações ambientais e seu possível uso como barreiras ao comércio internacional. As principais críticas feitas pelo setor consistem no fato de que estes mecanismos abrigam tendenciosidades e imprecisões, favorecendo os setores produtivos situados nos países já desenvolvidos, podendo, em diversos casos, constituir barreiras não-tarifárias⁶⁵⁰.

Para Patrícia Nunes Lima Bianchi⁶⁵¹, apesar de auxiliarem na promoção de uma produção “ambientalmente correta” e mais sustentável, várias são as críticas acerca dos critérios, eficácia e efeito destes mecanismos, que são fortemente influenciados pelos setores produtivos dos locais onde são elaborados – geralmente,

⁶⁴⁵Ibid., p. 115.

⁶⁴⁶BIANCHI, Patrícia Nunes Lima. Op. cit., p. 153.

⁶⁴⁷Ibid., p. 153-154.

⁶⁴⁸CAPARROZ, Roberto. Op. cit., p. 161-162.

⁶⁴⁹Ibid., p. 162.

⁶⁵⁰BIANCHI, Patrícia Nunes Lima. Op. cit., p. 194.

⁶⁵¹Ibid., p. 193,195.

nos países desenvolvidos. Desta forma, reforça a autora a importância da harmonização das regras referentes à rotulagem e certificação, afirmando que, para ser efetivo e não representar uma barreira comercial, o rótulo precisa atender a critérios harmonizados internacionalmente⁶⁵², uma vez que os sistemas de certificação e rotulagem ambiental baseiam-se nos princípios da transparência e da não-discriminação⁶⁵³.

Por outro lado, parte da doutrina aponta deficiências e inconsistências no processo de harmonização, criticando seu próprio conceito, vez que os ecossistemas e características socioeconômicas dos países são muito diferentes entre si, o que indica que as normas ambientais não devem pretender ser iguais para todos, desrespeitando a diversidade natural existente entre os países e interferindo no direito soberano dos Estados em elaborar e implementar sua própria política ambiental⁶⁵⁴.

Vemos, então, que as barreiras ao comércio internacional podem se manifestar sob diversas formas, inclusive vestindo uma roupagem ambiental em determinados casos, sendo sempre um desafio traçar limites precisos entre medidas ambientais legítimas e a imposição ilegítima de medidas protecionistas disfarçadas, uma vez que a linha que as separa é muito tênue⁶⁵⁵.

De acordo com Patrícia Nunes Lima Bianchi⁶⁵⁶, há grande dificuldade em se comprovar a intenção de uma medida restritiva ambiental adotada por um membro da OMC, tendo em vista que esta pode ter sido adotada em consonância com o princípio da precaução. Neste sentido, Hee Moon Jo⁶⁵⁷ versa que, para sabermos se uma medida ambiental conflita com as normas do atual sistema multilateral de comércio, precisamos averiguar se ela infringiu os princípios básicos do GATT e se pode ser aceita como exceção a estas regras, conforme previsões do seu Artigo XX.

Finalmente, cumpre ressaltar que nem sempre as medidas ambientais restritivas do comércio internacional são ilegítimas, podendo ser, em determinados casos, a única alternativa para uma proteção legítima e eficaz do meio ambiente. Ocorre que, legítima ou não, tal medida poderá ser questionada pela parte supostamente prejudicada, submetendo-a ao OSC, conforme estudaremos a seguir.

⁶⁵²Ibid., p. 197.

⁶⁵³Ibid., p. 198.

⁶⁵⁴Ibid., p. 201, 203.

⁶⁵⁵BARACAT, Fabiano Augusto Piazza. Op. cit., p. 53.

⁶⁵⁶BIANCHI, Patrícia Nunes Lima. Op. cit., p. 153.

⁶⁵⁷JO, Hee Moon. Op. cit., p. 487-488.

3.3.2 O Órgão de Solução de Controvérsias nas lides envolvendo o meio ambiente

Iniciamos a narrativa deste item esclarecendo que seu objetivo não é esgotar todos os aspectos relacionados ao funcionamento do OSC, o que demandaria pesquisas e estudos adicionais, mas tão somente trazer fundamentos acerca deste sistema de solução de controvérsias para que possamos avaliar o *Shrimp-Turtle Case* com mais facilidade e verificar se este mecanismo tem, de fato, desempenhado papel fundamental na busca do equilíbrio entre o meio ambiente e o comércio internacional como sustentam alguns doutrinadores⁶⁵⁸.

O mecanismo de solução de controvérsias da OMC tem por objetivo a solução pacífica de contenciosos comerciais que emanem entre os membros da OMC, visando ao cumprimento das regras do sistema multilateral de comércio. Assim, qualquer membro tem o direito de levar ao OSC quaisquer controvérsias derivadas dos acordos firmados no âmbito da OMC, inclusive de seu acordo constitutivo⁶⁵⁹.

A implementação deste sistema representou significativa evolução em relação ao modelo anterior, o do GATT 1947, trazendo este processo de judicialização, conforme versa Luciana Maria de Oliveira⁶⁶⁰, inúmeras vantagens econômicas, jurídicas e políticas, como (i) aumento da previsibilidade e da segurança jurídica do sistema, tendo em vista que antes havia pouca transparência sobre o procedimento e os acordos adotados pelas partes envolvidas na controvérsia e a linguagem utilizada era vaga⁶⁶¹, (ii) limitação de possibilidades de abuso do poder, vez que não eram incomuns casos de governos mais poderosos exercerem pressão sobre os membros do painel⁶⁶², (iii) maior confiabilidade no procedimento, considerando a imparcialidade dos órgãos judicantes e arbitrais e (iv) consolidação de um sistema jurídico por meio de relatórios dos painéis, regulamentação do funcionamento do sistema e produção de laudos arbitrais.

⁶⁵⁸CORRÊA, Luciane Amaral. Op. cit., p. 197.

⁶⁵⁹KLOR, Adriana Dreyzin de; PIMENTEL, Luiz Otávio; KEGEL, Patricia Luíza; BARRAL, Welber. Op. cit., p. 18.

⁶⁶⁰OLIVEIRA, Luciana Maria de. **Eficácia do sistema de solução de controvérsias da OMC**. São Paulo: Aduaneiras, 2015, p. 91.

⁶⁶¹KLOR, Adriana Dreyzin de; PIMENTEL, Luiz Otávio; KEGEL, Patricia Luíza; BARRAL, Welber. Op. cit., p. 14.

⁶⁶²Ibid., p. 14.

Diversos são os doutrinadores que apontam que essas características do OSC, juntamente ao seu poder de sanção instituído por meio de decisões vinculantes, são os responsáveis pela efetividade e importância da OMC no sistema multilateral de comércio⁶⁶³, sendo o pronto cumprimento das decisões imprescindível para assegurar a efetiva solução das disputas submetidas à organização⁶⁶⁴. Cláudio Finkelstein⁶⁶⁵ também aponta que o principal trunfo da institucionalização de uma organização especializada no comércio internacional talvez tenha sido o aprimoramento do sistema de solução de controvérsias, sendo este tão eficaz que foi sugerido como potencial modelo para sistemas de conformidade no direito ambiental internacional⁶⁶⁶.

O procedimento de solução de controvérsias da OMC pode ser composto por três fases distintas, quais sejam, consultas, painel e apelação, além do processo de implementação de suas decisões⁶⁶⁷. As consultas são a primeira etapa a ser seguida por um membro que deseje submeter uma controvérsia ao OSC⁶⁶⁸. Esta fase é obrigatória, podendo a parte reclamante solicitar a abertura de um painel caso as partes envolvidas na controvérsia não cheguem em um acordo em até 60 dias.

Os painéis funcionam como a primeira instância no procedimento de solução de controvérsias da OMC, com natureza *ad hoc*, sendo compostos por três indivíduos qualificados que atuam independentemente de seus governos⁶⁶⁹ e, salvo disposição em contrário pelas partes envolvidas, nacionais destas partes não podem participar da composição do painel⁶⁷⁰. De acordo com Cláudio Finkelstein⁶⁷¹, esta fase confere grande jurisdicinalização ao procedimento de solução de uma controvérsia, uma vez que esta estará sujeita a regras predeterminadas e, de acordo o autor, “minimizando a importância da força comercial exercida pelas partes, uma vez que despolitiza a discussão, retirando-a da esfera exclusiva da vontade das partes e submetendo-a a avaliação racional e jurídica de um terceiro imparcial”.

⁶⁶³BARACAT, Fabiano Augusto Piazza. Op. cit., p. 57.

⁶⁶⁴RESENDE, Ranieri Lima. **O regime jurídico da responsabilidade das organizações internacionais** – contribuições à análise de sua aplicabilidade à Organização Mundial do Comércio. Curitiba: Juruá Editora, 2010, p. 136.

⁶⁶⁵FINKELSTEIN, Cláudio. Op. cit., p. 67.

⁶⁶⁶STEPHENS, Timothy. **International Courts and Environmental Protection**. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2009, p. 49.

⁶⁶⁷FINKELSTEIN, Cláudio. Op. cit., p. 75.

⁶⁶⁸VIDIGAL, Erick. Op. cit., p. 186-187.

⁶⁶⁹KLOR, Adriana Dreyzin de; PIMENTEL, Luiz Otávio; KEGEL, Patricia Luíza; BARRAL, Welber. Op. cit., p. 35.

⁶⁷⁰SILVA, Elaini Cristina Gonzaga da. Op. cit., p. 172.

⁶⁷¹FINKELSTEIN, Cláudio. Op. cit., p. 75-76.

Quando alguma parte não se contenta ou discorda das recomendações do painel, o que ocorre na grande maioria das vezes, esta poderá submeter a controvérsia ao Órgão de Apelação (OAp), que funciona como uma segunda instância para reapreciar os conflitos apenas em relação às questões de direito⁶⁷². Esta foi uma das principais inovações trazidas pela Rodada Uruguai, que estabeleceu este órgão composto por sete membros, para mandatos de quatro anos, eleitos entre pessoas de comprovada experiência em direito e comércio internacional, assim como com bons conhecimentos sobre os acordos da OMC, não podendo representar nenhum governo⁶⁷³.

Ainda em relação ao funcionamento do OSC, cumpre destacar três outros pontos. O primeiro é que as decisões dos painéis não geram jurisprudência, sendo cada caso avaliado independentemente de outros casos semelhantes já julgados no passado. Desta forma, não estão os painéis obrigados a considerar quaisquer precedentes ao tomarem suas decisões, motivo pelo qual encontramos, algumas vezes, decisões diferentes para controvérsias materialmente semelhantes⁶⁷⁴.

O segundo diz respeito ao fato do processo decisório no OSC ser baseado no consenso, ou seja, sem necessidade de unanimidade, bastando, para tanto, que nenhum membro vote contra determinada medida⁶⁷⁵. Este procedimento difere consideravelmente do mecanismo aplicado no GATT, no qual a aplicação de recomendações dependia do voto favorável de todos os envolvidos, o que permitia que a parte reclamada votasse contra e bloqueasse a aplicação de certa recomendação⁶⁷⁶.

O terceiro e último ponto a ser discutido é a questão da participação de terceiros interessados na solução de determinada controvérsia. É possível, então, que além das partes diretamente envolvidas na controvérsia, outros membros tenham participação limitada se tiverem um “interesse concreto” no caso, o que confere maior transparência à solução adotada. Assim, cada membro é que decide se possui interesse na controvérsia ou não, o que permitiu que alguns membros, como os EUA

⁶⁷²Ibid., p. 76.

⁶⁷³SILVA, Elaini Cristina Gonzaga da. Op. cit., p. 173.

⁶⁷⁴ALMEIDA, Luciana Togeiro de. Comércio e meio ambiente nas negociações multilaterais. In: BRAGA, Antônio Sérgio; MIRANDA, Luiz Camargo de (org.). **Comércio e Meio ambiente: uma agenda positiva para o desenvolvimento sustentável**. Brasília: MMA/SDS, 2002, p. 113.

⁶⁷⁵KLOR, Adriana Dreyzin de; PIMENTEL, Luiz Otávio; KEGEL, Patricia Luíza; BARRAL, Welber. Op. cit., p. 34.

⁶⁷⁶CAPARROZ, Roberto. Op. cit., p. 135.

e a União Europeia, participassem em praticamente todas as controvérsias, independentemente da matéria sendo discutida ou das partes envolvidas. Para Adriana Dreyzin de Klor, Luiz Otávio Pimentel, Patricia Luíza Kegel e Welber Barral⁶⁷⁷, tornou-se difícil, portanto, a constatação se estes terceiros possuem um interesse concreto na lide ou se apenas têm o objetivo de influenciar as interpretações adotadas pelos painéis.

Muitos questionamentos têm sido feitos ao OSC, principalmente em relação aos casos que envolvem o conflito entre meio ambiente e comércio internacional. Para considerável parte da doutrina, o OSC, por meio de suas decisões e de seu próprio mecanismo de funcionamento, tem preferido a temática ambiental⁶⁷⁸, favorecendo, na grande maioria dos casos, o comércio internacional⁶⁷⁹. Além disso, conforme versa Nancy K. Kubasek e Gary S. Silverman⁶⁸⁰, ainda que os painéis possam solicitar informações sobre o assunto discutido a diferentes peritos especializados na temática, as partes não podem, unilateralmente, convocar especialistas para apresentar informações aos painéis.

Por outro lado, parte da doutrina entende que o OSC tem conferido, cada vez mais, a devida importância ao tema “meio ambiente”, principalmente nos anos mais recentes. Fábio Albergaria de Queiroz⁶⁸¹, por exemplo, menciona que o desfecho do caso “Pneus”, que envolveu o Brasil e a União Europeia na controvérsia sobre a importação pelo Brasil de pneus reformados, reforça o argumento de que a OMC tem desempenhado papel relevante na defesa do meio ambiente ao julgar o caso em tela com base em teses ambientais e de saúde pública. Importante destacar que esta foi a decisão para este caso específico, não sendo este o posicionamento da organização nos demais casos envolvendo meio ambiente e comércio internacional, como veremos mais adiante.

De acordo com Fernando Rei⁶⁸², em determinados casos, as normas de direito internacional do meio ambiente já buscam prevalecer sobre as normas referentes ao comércio internacional, evidenciando uma maturidade na aceitação e aplicação

⁶⁷⁷KLOR, Adriana Dreyzin de; PIMENTEL, Luiz Otávio; KEGEL, Patricia Luíza; BARRAL, Welber. Op. cit., p. 28-29.

⁶⁷⁸Ibid., p. 59.

⁶⁷⁹Como, por exemplo, o *Tuna-Dolphin Panel* e os Relatórios dos casos *US Gasoline*, *Shrimps-Turtle*, e *EC Hormones*.

⁶⁸⁰KUBASEK, Nancy K.; SILVERMAN, Gary S. Op. cit., p. 407.

⁶⁸¹QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op cit., p. 143.

⁶⁸²REI, Fernando. Op. cit., p. 5-6.

destas normas. Este autor também discorre que muitos advogados invocam diversos dispositivos da Agenda 21 no sistema de solução de controvérsias, conferindo a importância que este instrumento de *soft law* merece. Por fim, de modo a exemplificar as discussões trazidas neste capítulo, estudaremos, no item a seguir, alguns aspectos do caso *Shrimp-Turtle*, avaliando em que medida o meio ambiente e os recursos naturais foram considerados na tomada de decisão do OSC.

3.3.2.1 *Shrimp Turtle Case*

Feitas as considerações acerca do OSC, passaremos ao estudo de um de seus casos mais emblemáticos envolvendo a relação entre meio ambiente e comércio internacional, qual seja, o *Shrimp-Turtle Case*, formalmente denominado de *WT/DS58 United States – Import Prohibition of Certain Shrimp and Shrimp Products*⁶⁸³, caso este que, de acordo com José Cretella Neto⁶⁸⁴, mostrou como o conflito entre estas duas temáticas tem sido enfrentado na OMC.

Em 1997, Índia, Malásia, Paquistão e Tailândia apresentaram uma reclamação conjunta sobre uma proibição de importação imposta pelos Estados Unidos em relação a camarões e seus derivados que tenham sido pescados sem mecanismos de proteção à pesca incidental de tartarugas marinhas. Essa restrição, contudo, tem como fundamento alguns instrumentos promulgados alguns anos antes, conforme veremos a seguir.

Em 1973, por meio do *Endangered Species Act*, os Estados Unidos listaram cinco espécies de tartarugas marinhas que viviam em águas americanas, proibindo sua perseguição, caça, captura e abate nos Estados Unidos, no seu mar territorial e em alto mar, exigindo que todas as redes de arrastão utilizadas na pesca de camarão - em áreas onde houvesse grande probabilidade de encontrar essas espécies - tivessem um dispositivo capaz de liberar as tartarugas pescadas incidentalmente, o chamado *Turtle Excluder Device* – TED⁶⁸⁵.

⁶⁸³WORLD TRADE ORGANIZATION. **United States - import prohibition of certain shrimp and shrimp products.** Op. cit.

⁶⁸⁴CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 535.

⁶⁸⁵BARACAT, Fabiano Augusto Piazza. Op. cit., p. 120.

Em 1989 foi promulgada a Lei Pública nº 101-162, de modo que sua Seção 609⁶⁸⁶ tratou sobre importações e determinou que camarões cuja pesca pudesse afetar negativamente as espécies de tartarugas listadas no *Endangered Species Act* poderiam ter a importação proibida. Exceção era feita para os casos em que o país exportador comprovasse possuir uma regulamentação equivalente à americana ou que a pesca ocorreu em localidade onde não haveria impactos para as espécies de tartarugas marinhas listadas⁶⁸⁷.

Com base nesta regulamentação interna norte-americana, os Estados Unidos passaram a restringir as importações de camarões e produtos derivados provenientes destes reclamantes, prática que foi levada ao OSC por supostamente ferir o princípio da não discriminação entre os países, conforme veremos mais adiante, sendo assim finalmente entendido pelo OAp. Vejamos o caso em maiores detalhes passando pelos principais argumentos trazidos pelas partes envolvidas e pelo entendimento do OSC, com foco nas considerações feitas pelo OAp.

Antes de adentrarmos nas questões jurídicas trazidas pelo OAp, cumpre esclarecer que o caso foi antes apreciado por um painel que, dentre outros assuntos que não serão objeto deste estudo, concluiu que referida proibição das importações por parte dos Estados Unidos não era justificada pelo Artigo XX do GATT, que trata das exceções permitidas. Isso porque a restrição foi feita com base no processo ou método por meio do qual o camarão foi pescado, e não com base no produto em si⁶⁸⁸.

⁶⁸⁶De acordo com Robert Howse (HOWSE, Robert. **The Appellate Body Rulings in the Shrimp/Turtle Case**: a new legal baseline for the trade and environment. *Columbia Journal of Environmental Law*: 27 Colum. J. Envtl. L. n. 491, 2002, p. 3), a Seção 609 continha inúmeros elementos, *in verbis*: "First, it required the U.S. State Department to (1) commence negotiations "as soon as possible" for bilateral and multilateral agreements to protect sea turtles and (2) promote other international environmental agreements to better protect sea turtles. Second, it required the State Department to report to Congress within a year on the practices of other countries affecting the mortality of sea turtles. Third, it prohibited the importation of any shrimp harvested using commercial fishing technologies that might harm seaturtles, unless the exporting country is certified by the U.S. administration as having a regulatory program to prevent incidental turtle deaths comparable to that of the United States or is certified as having a fishing environment that does not pose risks to sea turtles from shrimping. Until 1995, the State Department had only applied the requirements of this section to the greater Caribbean area, and did so on the basis of guidelines that permitted a country to be certified where it adopted a program to require shrimpers to use TEDs on their boats; a country could take up to three years to phase in the comprehensive program; further guidelines, issued in 1993, extended somewhat the final deadline by which a foreign country must implement its program in order to be certified. In 1995, environmental NGOs challenged before the U.S. Court of International Trade (CIT) the decision of the State Department to limit the application of Section 609 to the greater Caribbean area, as well as certain other interpretations that the State Department had made of the law".

⁶⁸⁷BARACAT, Fabiano Augusto Piazza. Op. cit., p. 120.

⁶⁸⁸CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 536.

Insatisfeitos com a decisão do painel constituído para o caso, os Estados Unidos apelaram da decisão para o OAp, que manteve o entendimento de que assistia razão às partes reclamantes, mas por diferentes motivos, inclusive entendendo que o painel errou ao interpretar o Artigo XX do GATT sob diferentes perspectivas, conforme veremos a seguir.

Em primeiro lugar, o OAp destacou a questão da discriminação adotada pelos Estados Unidos em relação às medidas restritivas empregadas, sendo esta entendida como uma discriminação arbitrária ao comércio internacional de bens. A proibição das importações norte-americanas não foi aplicada de forma igualitária para todos os países devido a uma série de motivos. O primeiro deles diz respeito ao fato dos Estados Unidos terem fornecido recursos técnicos e financeiros para que determinados países, principalmente localizados no Caribe, pudessem atender às suas exigências de utilização dos TEDs na pesca do camarão. Além disso, a reclamada concedeu períodos maiores de transição e adaptação ao novo método de pesca exigido para estes países caribenhos do que o período concedido para os demais países⁶⁸⁹.

Outra prática que evidencia esta discriminação arbitrária praticada pelos Estados Unidos se refere ao fato de que as tartarugas ameaçadas de extinção listadas na legislação norte-americana eram de espécies diferentes daquelas encontradas nas áreas onde as reclamantes realizavam a pesca do camarão⁶⁹⁰, o que não justificava a aplicação das restrições. Ainda, os Estados Unidos aplicavam a proibição da importação inclusive nos casos em que os camarões tenham sido pescados conforme o método por eles estabelecido na hipótese destes terem sido capturados em águas de países que não exigem o uso do TED.

A arbitrariedade da medida norte-americana é percebida, também, quando este país impõe um padrão extremamente rígido e inflexível de comportamento, estabelecendo que as políticas ambientais de proteção às tartarugas de outros países fossem idênticas às suas e desconsiderando as diferenças entre os Estados. No que tange a este último aspecto, Henrique Lago da Silveira⁶⁹¹ entende que os Estados Unidos falharam ao não considerar (i) que a adoção do programa norte-americano poderia não ser adequado à realidade de outros países e (ii) a possível inviabilidade

⁶⁸⁹BARACAT, Fabiano Augusto Piazza. Op. cit., p. 121-122.

⁶⁹⁰CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 535.

⁶⁹¹SILVEIRA, Henrique Lago da. Op. cit., p. 171.

econômica e/ou tecnológica de alguns países adotarem este programa, ainda que pudessem adotar outro com eficácia equivalente.

Outro aspecto por meio do qual a arbitrariedade da medida pode ser verificada é no que diz respeito à questão da certificação dos países exportadores de camarão e produtos derivados, já tratada de maneira breve neste mesmo item. De acordo com as regulamentações norte-americanas, apenas países certificados podiam exportar estes produtos. Contudo, caso determinado país não conseguisse obter a certificação, este não era comunicado pelos Estados Unidos acerca das razões pelas quais seu pedido fora indeferido, o que inviabilizava por completo qualquer adaptação ou melhoria em seus procedimentos para um novo pleito de certificação⁶⁹². Neste sentido versa Henrique Lago da Silveira:

Neste processo, caso a política regulatória dos Estados não ultrapasse a primeira etapa do processo de certificação, realizado unilateralmente pela autoridade norte-americana designada para tanto, não havia possibilidade de apresentação de defesa escrita ou de qualquer questionamento no âmbito administrativo que conferisse ao Estado exportador meios de exercer ampla defesa e contraditório, a fim de defender a regularidade de sua política regulatória e seu enquadramento nos limites das normas propostas. Por outro lado, àqueles que ultrapassavam essa primeira etapa de certificação eram deferidos prazos para demonstrarem em que medida suas políticas regulatórias eram tão eficientes quanto a exigida pela restrição imposta pelos Estados Unidos da América. No entendimento do painel, essa medida, ao restringir o direito de acesso a mercados, exigiria a existência efetiva de um devido processo legal a todos, para viabilizar ao estado que se julga prejudicado o acesso à informação, de forma transparente, sobre quais as razões que levaram a ser atingido pela restrição, permitindo seu questionamento junto à autoridade competente pelas vias processuais cabíveis.⁶⁹³

Assim, de acordo com o entendimento do OAp, não era aceitável que os Estados Unidos adotassem medidas para proibir importações de países que utilizavam os TEDs apenas porque estes não foram certificados conforme os parâmetros norte-americanos⁶⁹⁴.

Vê-se, portanto, que as restrições feitas pelos Estados Unidos estavam eivadas de arbitrariedade, o que pode ser facilmente constatado pela prática jurisprudencial do OSC que mostrou que, para uma medida não ser considerada uma discriminação arbitrária ao comércio internacional e ser compatível com o sistema multilateral do comércio, ela deve:

⁶⁹²CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 535-536.

⁶⁹³SILVEIRA, Henrique Lago da. Op. cit., p. 169.

⁶⁹⁴STEPHENS, Timothy. Op. cit., p. 328.

(i) ser aplicável de forma indistinta a todos, salvo se por razão alheia à vontade própria do Estado; (ii) ser transparente quanto aos métodos de aplicação e os meios de tomada de decisão; (iii) garantir o exercício da ampla defesa e contraditório com todos os recursos a eles inerentes, em aplicação ao princípio do *due process of law*; (iv) ser flexível nos meios exigidos para se atingir as finalidades (objetivas), de modo a prezar pelos resultados e não pelos mecanismos utilizados por cada exportador para atingi-los.⁶⁹⁵

Em segundo lugar, muito próximo da questão da arbitrariedade já discutida, a decisão do OAp avaliou a questão da emissão de um ato unilateral por parte dos Estados Unidos com vistas a impor sua legislação interna a outros países igualmente soberanos. Comecemos esta análise com o conceito do que seria uma medida unilateral. Conforme nos ensina Henrique Lago da Silveira⁶⁹⁶, no âmbito internacional não existe uma definição de unilateralismo que seja aceita de forma geral, de modo que alguns autores entendem pela sua não existência ou impossibilidade de delimitação. Assim, para Daniel Bodansky⁶⁹⁷, o unilateralismo pode ser definido como sendo uma manifestação da soberania. Já para Erich Vranes⁶⁹⁸, o unilateralismo é expresso por meio de atos normativos que objetivam a tutela do meio ambiente, mas impactam o comércio internacional por terem sido tomados por um ou mais estados sem o consentimento dos demais. Com base nesses elementos, Henrique Lago da Silveira caracterizou as medidas unilaterais como sendo aquelas que atendam aos seguintes requisitos:

a) deve ser um ato normativo, não político; b) deve visar à proteção de um bem ambiental; c) deve acarretar em impactos negativos a algum dos Estados integrantes do sistema multilateral do comércio, conflitando com alguma regra do ordenamento; d) deve ser tomada de maneira unilateral, sem o consentimento dos demais Estados.⁶⁹⁹

Um dos requisitos destacados acima diz respeito aos impactos negativos causados a alguns países, o que nos mostra que tais medidas, de forma direta ou indireta, acabam por prejudicar o sistema multilateral de comércio em alguma medida. Além disso, como versa Henry Iure de Paiva Silva⁷⁰⁰, estas medidas unilaterais causam conflitos por imporem valores de uma determinada comunidade em outra(s),

⁶⁹⁵SILVEIRA, Henrique Lago da. Op. cit., p. 172.

⁶⁹⁶Ibid., p. 133.

⁶⁹⁷BODANSKY, Daniel. **What's so bad about unilateral action to protect the environment?** Firenze: EJIL, 2000, v. 11, p. 341.

⁶⁹⁸VRANES, Erich. **Trade and environment:** fundamental issues in international law, WTO law and legal theory. Oxford: Oxford University Press, 2009, p. 173-174.

⁶⁹⁹SILVEIRA, Henrique Lago da. Op. cit., p. 134.

⁷⁰⁰SILVA, Henry Iure de Paiva. Op. cit., p. 207.

sem prévio acordo ou consentimento do país atingido, que sente uma ameaça à sua soberania.

Isso porque uma norma doméstica tem duas dimensões, a obrigatoriedade e a reflexa. Ou seja, no território do Estado legislador esta norma é obrigatoria, enquanto que, em âmbito internacional, esta pode, na maioria dos casos, gerar efeitos reflexos, atingindo a soberania de demais Estados, sendo demasiadamente difícil estabelecer o limite de atuação de uma norma doméstica para que não haja interferência nos interesses legítimos de outros países soberanos⁷⁰¹ e para que estas medidas não sejam adotadas como uma forma de protecionismo disfarçado⁷⁰².

Não obstante os impactos negativos trazidos pela aplicação dos atos unilaterais, estes são autorizados em alguns casos, como (i) quando os esforços para a adoção de medidas multilaterais resultarem infrutíferos⁷⁰³, esgotando-se todos os meios diplomáticos de negociação com os países potencialmente afetados pelas medidas, (ii) quando o país emissor do ato unilateral possua interesse legítimo no recurso que pretenda tutelar com a imposição da medida, e (iii) quando o recurso objeto da medida esteja protegido por medidas ambientais que o resguardem de maior perigo de extinção. Contudo, em nenhum caso estas medidas devem constituir discriminação arbitrária e/ou injustificada entre países ou protecionismo disfarçado ao mercado doméstico⁷⁰⁴.

Na apreciação do caso ora discutido, o OAp entendeu que, para uma efetiva tutela dos recursos naturais que os Estados Unidos alegavam tentar proteger, quais sejam, as tartarugas marinhas, eram necessários esforços conjuntos por meio da cooperação entre países e do multilateralismo. Neste caso, a cooperação mostra-se especialmente importante, tendo em vista que a preservação de espécies altamente migratórias demandará esforços de países diferentes, já que as tartarugas podem livremente migrar de uma jurisdição para outra nas águas marinhas⁷⁰⁵.

Decidiu, portanto, que a reclamada não agiu desta forma e, por esta razão, acabou por prejudicar o sistema multilateral de comércio, valendo-se do Princípio 12 da Declaração do Rio, da Agenda 21 e da Convenção sobre Biodiversidade de

⁷⁰¹SILVEIRA, Henrique Lago da. Op. cit., p. 132.

⁷⁰²CRETELLA NETO, José. Op. cit., p. 468.

⁷⁰³BARACAT, Fabiano Augusto Piazza. Op. cit., p. 3.

⁷⁰⁴Ibid., p. 3.

⁷⁰⁵STEPHENS, Timothy. Op. cit., p. 329.

1992⁷⁰⁶, que dispõem que medidas ambientais devem ser baseadas no consenso e na cooperação entre os países e que devem ser preferíveis aos atos unilaterais dos Estados⁷⁰⁷.

A doutrina também aponta que a cooperação e a atuação conjunta internacional são a melhor maneira para que a proteção ambiental seja efetiva, sem que haja o desvirtuamento para fins protecionistas⁷⁰⁸, sendo os acordos ambientais preferíveis às soluções e medidas unilaterais que visem forçar a modificação de políticas ambientais de outros países soberanos⁷⁰⁹.

Tendo clara essa diretriz de sempre buscar uma solução multilateral antes da aplicação de uma medida unilateral, o OSC entendeu⁷¹⁰ que não ficou comprovado que os Estados Unidos tentaram promover negociações sobre um acordo internacional acerca da preservação das tartarugas marinhas com as reclamantes⁷¹¹ antes da imposição das medidas de proibição das importações de camarões e seus derivados⁷¹².

⁷⁰⁶WORLD TRADE ORGANIZATION. **United States - import prohibition of certain shrimp and shrimp products.** Op. cit.

⁷⁰⁷STEPHENS, Timothy. Op. cit., p. 329-330.

⁷⁰⁸BARACAT, Fabiano Augusto Piazza. Op. cit., p. 3.

⁷⁰⁹CORRÊA, Luciane Amaral. Op. cit., p. 196.

⁷¹⁰WORLD TRADE ORGANIZATION. **United States - import prohibition of certain shrimp and shrimp products.** Op. cit.

⁷¹¹Ulisses da Silveira Job (JOB, Ulisses da Silveira. Op. cit., p. 105-108) destaca que não apenas neste caso, mas há muito tempo, que os Estados Unidos adotam procedimentos excludentes, contrários ao sistema multilateral de comércio, atuando no cenário internacional como um desconhecedor dos compromissos assumidos nas instituições multilaterais, um obstaculizador da conclusão e execução de tratados e um infligidor de sua vontade ao resto do mundo. Para ele, os Estados Unidos não possuem respeito pela OMC, utilizando-se dela como uma alternativa diplomática comercial, desrespeito este que explica porque eles são o país alvo da maior quantidade de queixas comerciais ao longo dos anos no sistema GATT e OMC. Rubens Ricupero (RICUPERO, Rubens. **Visões do Brasil**. Rio de Janeiro: Record, 1995, p. 248) compartilha entendimento similar, *in verbis*: “[...] O problema, porém, é que o Governo dos EUA se arroga o direito de agir de forma unilateral, com base em sua própria lei interna, sem recorrer ou obter autorização prévia do GATT, única organização competente para isso de acordo com o direito internacional. É absurdo que a definição de “prática injustificável” seja feita apenas pelo Governo interessado, sem apelo e de acordo com seus critérios, atuando como juiz em causa própria. Aceitá-lo seria o mesmo que admitir que a lei nacional de um país tem, ao contrário das outras, validade universal. Se uma escalada não for detida, haverá um perigo real de que o comércio internacional retroceda a uma situação onde impere a lei do mais forte, aquilo que Hobbes chamava de “estado de natureza”, isto é, a guerra de todos contra todos”.

⁷¹²Algumas críticas foram feitas em relação ao posicionamento do OSC neste caso, em relação à proibição das medidas unilaterais. Em primeiro lugar, discute-se que o Artigo XX do GATT em nenhum momento sugere que um país deva entrar em negociações multilaterais com os outros membros antes de se valer das exceções previstas neste artigo, ainda que esta recomendação esteja prevista em instrumentos de *soft law*, como a Agenda 21 e a Declaração do Rio (HOWSE, Robert. Op. cit., p. 12). Em segundo lugar, alguns apontam que as negociações de acordos multilaterais ambientais são mais demoradas do que a imposição de medidas unilaterais para a tutela do meio ambiente, o que os torna menos efetivos. Além disso, estes mesmos doutrinadores indicam que estas medidas podem ser provisórias até a devida conclusão de um acordo para preservar o meio ambiente, funcionando, muitas vezes, como um incentivo para que negociações multilaterais ocorram neste sentido (DAGNE,

Em terceiro lugar, a decisão do OAp analisou também a forma de aplicação do Artigo XX (g) do GATT pelo painel, que inverteu sua análise, avaliando primeiro o *caput* e depois as alíneas. Assim, conforme discorre Robert Howse⁷¹³, primeiro deve-se olhar as alíneas, para verificar se estamos diante de um caso de uma medida relativa à conservação e recursos naturais exauríveis, para depois investigarmos se esta medida foi imposta de forma arbitrária ou injustificável, causando a discriminação entre os países. E assim o OAp procedeu em sua análise, primeiro focando na alínea (g) do Artigo XX⁷¹⁴ e depois apreciando seu *caput*, cujos comentários já foram feitos nesta dissertação no sentido de tratar-se de medida arbitrária e discriminatória.

Desta maneira, o OAp averiguou se a medida aplicada pelos Estados Unidos era, de fato, relativa à conservação de recurso natural esgotável, conforme determina o dispositivo ora analisado. A discussão residiu na extensão do termo “esgotável”, uma vez que as reclamantes arguiram que a regra deveria ser aplicada apenas para recursos finitos, como minerais, excluindo recursos biológicos ou renováveis, como as tartarugas marinhas, pois estas podem se reproduzir.

Todavia, o OAp rejeitou este argumento e entendeu que as espécies vivas também são recursos naturais passíveis de esgotamento, uma vez que podem ser extintas⁷¹⁵. Ainda, tendo em vista que estas espécies de tartarugas estavam listadas como ameaçadas de extinção pela Convenção sobre o Comércio Internacional de Espécies da Fauna e da Flora Silvestre Ameaçadas de extinção - CITES, não restou dúvida ao OAp para assim entendê-las como recursos naturais exauríveis⁷¹⁶, o que representou um avanço significativo na forma como OSC passou a avaliar as questões referentes ao meio ambiente, principalmente se em comparação com o mecanismo do GATT, mas ainda deixando muito a desejar para ser considerado um órgão atuante na governança ambiental.

Ainda que por motivos diferentes dos apresentados no painel correspondente, no caso em tela, o OAp entendeu que não assistia razão aos Estados Unidos, tendo em vista que as medidas por eles adotadas eram arbitrárias e prejudiciais ao sistema

Teshager W. **The Shrimp Turtle Case**: a Battleground for the Environmentalists and the International Trade Community. p. 20. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=1460915>. Acesso em: 26 out. 2019).

⁷¹³HOWSE, Robert. Op. cit., p. 8.

⁷¹⁴Cumpre esclarecer que, no caso em tela, era possível recorrer à alínea (b) ou (g) do Artigo XX do GATT, mas os Estados Unidos invocaram a alínea (g) em sua defesa uma vez que esta mostrou-se mais vaga, de modo que seu descumprimento era mais difícil de ser comprovado pelas reclamantes.

⁷¹⁵SILVEIRA, Henrique Lago da. Op. cit., p. 160.

⁷¹⁶STEPHENS, Timothy. Op. cit., p. 328.

multilateral de comércio. Esta decisão, contudo, foi alvo de inúmeras críticas, especialmente advindas dos ambientalistas, que entendiam que a OMC havia, novamente, favorecido o comércio internacional em detrimento da preservação do meio ambiente marinho.

Sabemos que a OMC, enquanto organização especializada no comércio, nunca foi e nunca teve a pretensão de ser uma agência ambiental internacional, de modo que a própria organização se manifesta reconhecendo haver instituições especializadas mais competentes e capacitadas para lidar com o assunto⁷¹⁷. Entretanto, não é por isso que deve negligenciar os aspectos ambientais envolvidos nos casos a ela submetidos, o que entendemos ocorrer cada vez menos frente à incorporação do princípio geral de direito internacional do desenvolvimento sustentável, que é aplicável a todo o direito internacional público, inclusive ao regime do comércio internacional⁷¹⁸.

Assim, ainda que entendamos que o OAp decidiu acertadamente nesta específica controvérsia em função das medidas tomadas pelos Estados Unidos - sem prejuízo de entendermos de maneira diversa outros casos do OSC envolvendo o conflito entre comércio internacional e meio ambiente -, reconhecemos que a OMC precisa endereçar melhor a questão, envidando seus melhores esforços para a promoção do desenvolvimento sustentável. Sob este aspecto, alguns dizem não ser ela o foro apropriado para a apreciação destas lides, trazendo a necessidade de criação de uma organização internacional específica para a tutela do meio ambiente em escala mundial, capaz de julgar estas controvérsias⁷¹⁹, mas não entraremos nesta discussão alheia à nossa tese, de modo que focaremos apenas na razão destes argumentos.

⁷¹⁷QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Op. cit., p. 142.

⁷¹⁸SILVEIRA, Henrique Lago da. Op. cit., p. 101.

⁷¹⁹Para autores que corroboram este entendimento, ver: (i) ROSA, Vanessa de Castro. Op. cit; (ii) CAUBET, Christian Guy. A irresistível ascensão do comércio internacional: o meio ambiente fora da lei? In: **Crítica Jurídica**: revista latino-americana de política, filosofía y derecho, Curitiba, n. 17, p. 223-240, ago. 2000; (iii) STEPHENS, Timothy. Op. cit.; (iv) AZEVEDO, Andrea; LIMA, Gabriela. Construção do conceito de efetividade no direito. In: BARROS-PLATIAU, Ana Flávia; VARELLA, Marcelo Dias (org.). **A efetividade do Direito Internacional Ambiental**. Brasília: Ed. UNICEUB, UNITAR e UnB, 2009; (v) HAMADY, Deme Baba. Necéssites et finalité de la création d'une OME. In: PRIEUR, Michel; SILVA; José Antônio Tietzmann e (org.). **Instrumentos jurídicos para a implementação do desenvolvimento sustentável**. Goiânia: Ed. da PUC Goiás, 2012; e (vi) CUREAU, Sandra. Por que uma organização mundial de meio ambiente. In: PRIEUR, Michel; SILVA; José Antônio Tietzmann e (org.). **Instrumentos jurídicos para a implementação do desenvolvimento sustentável**. Goiânia: Ed. da PUC Goiás, 2012.

Patrícia Nunes Lima Bianchi⁷²⁰ entende que a OMC não possui condições de opinar ou proferir decisões acerca das questões ambientais, mesmo no cenário em que estas estejam relacionadas com o comércio. Analogamente, Christian Guy Caubet⁷²¹ argumenta que (i) os peritos dos painéis e árbitros do OAp só se dedicam à defesa dos interesses comerciais, não possuindo conhecimentos de ecologia ou sobre questões ambientais, (ii) a OMC não escala julgadores totalmente dedicados à defesa do meio ambiente, da sustentabilidade das atividades comerciais, ou dos direitos das futuras gerações, e (iii) nenhum membro da OMC se empenha na criação de um mecanismo internacional equivalente à OMC para a defesa do meio ambiente.

Reconhecemos, também, que o princípio da precaução precisa ganhar mais força na OMC, principalmente como argumento nas controvérsias submetidas ao OSC, tendo em vista que o mesmo é aceito de forma muito limitada⁷²², sendo quase sempre interpretado como forma disfarçada de protecionismo⁷²³. Reconhecemos, por fim, na linha dos ensinamentos de Ássima Farhat Jorge Casella⁷²⁴, que quando houver confronto entre as regras que buscam a tutela ambiental e as regras referentes à liberalização comercial, as primeiras devem prevalecer.

⁷²⁰BIANCHI, Patrícia Nunes Lima. Op. cit., p. 157-158.

⁷²¹CAUBET, Christian Guy. A irresistível ascensão do comércio internacional: o meio ambiente fora da lei? In: **Crítica Jurídica**: revista latino-americana de política, filosofía y derecho, Curitiba, n. 17, p. 223-240, ago. 2000, p. 236.

⁷²²VARELLA, Marcelo Dias. Variações sobre um mesmo tema: o exemplo da implementação do princípio da precaução pela CIJ, OMC, CJCE e EUA. In: VARELLA, Marcelo Dias; BARROS-PLATIAU, Ana Flávia (org.). **Princípio da Precaução**. Belo Horizonte: Del Rey, 2004, p. 293.

⁷²³NOIVILLE, Christine. Princípio da precaução e Organização Mundial do Comércio: da oposição filosófica para os ajustes técnicos? In: VARELLA, Marcelo Dias; BARROS-PLATIAU, Ana Flávia (org.). **Princípio da Precaução**. Belo Horizonte: Del Rey, 2004, p. 320.

⁷²⁴CASELLA, Ássima Farhat Jorge. Op. cit., s.p.

CONCLUSÃO

Diversas são as conclusões a que podemos chegar após o presente estudo. A primeira delas é que a interação entre o meio ambiente marinho e o comércio internacional é um tema demasiadamente dinâmico, estando em constante evolução nas sociedades, tanto em âmbito doméstico quanto no internacional. O estudo de hoje com certeza não será o mesmo de amanhã, frente às rápidas e significativas transformações tecnológicas difundidas em um mundo globalizado.

Desta forma, ao mesmo tempo em que o comércio internacional se expande em ritmo acelerado, deixando suas marcas em nosso planeta, maiores são os esforços e a dedicação por parte de atores governamentais e civis no tema da preservação ao meio ambiente marinho. A dinamicidade deste estudo talvez seja uma de suas características mais expressivas, razão pela qual foi apontada como a primeira das várias conclusões que podemos aqui desenhar, conforme listadas a seguir.

A questão ambiental foi inserida na pauta das grandes negociações internacionais após grandes pressões por parte da sociedade civil, de modo que hoje podemos ver como o tema evoluiu e ganhou força mundialmente. Contudo, apesar dessa considerável melhoria já observada nos anos mais recentes, entendemos que muito ainda deve ser feito para que o desenvolvimento sustentável possa ser efetivamente aplicado em todas as facetas da nossa sociedade.

Ainda hoje os assuntos objeto desta dissertação são tratados de forma segregada, inclusive na forma de se lecionar estes temas. Vemos que, na grande maioria dos casos, as instituições escolares não tratam da interface do meio ambiente com o comércio internacional ao abordar a ecologia nas disciplinas de biologia, também não mencionando o meio ambiente ao tratar de geopolítica, por exemplo.

Entendemos que, se estes assuntos fossem tratados como unos desde nossa formação primária, talvez estivéssemos mais aptos a pensá-los sempre em conjunto. E este pensamento unificado desde a infância seria refletido na vida adulta ao se elaborar leis domésticas, tratados internacionais e também ao se estruturar ministérios nos diversos países do globo e organizações internacionais com órgãos especializados nesta temática.

A OMC, apesar de uma ligeira melhoria observada nos últimos anos, enfrenta algumas dificuldades para tratar de disputas comerciais envolvendo questões

ambientais, razão pela qual alguns sustentam não ser ela o foro adequado para tais discussões. Como já referido anteriormente, não foi objeto desta dissertação avaliar se esta organização é o foro adequado para lidar com estas controvérsias, mas algumas conclusões que permeiam este tema podem ser traçadas. Existe o entendimento de que a OMC prioriza os interesses comerciais em detrimento dos ambientais em seu OSC, figurando o meio ambiente em desvantagem em função do poder sancionador da OMC e também devido às próximas quatro conclusões trazidas abaixo.

A tutela jurídica do meio ambiente marinho no Direito Internacional é muito fragmentada, o que dificulta sua aplicação, fiscalização e punição dos eventuais descumprimentos de seus dispositivos. Questões envolvendo o meio ambiente marinho, por exemplo, podem ser levadas à OMC, como visto, à Corte Internacional de Justiça, ao Tribunal do Direito do Mar e também à Corte Permanente de Arbitragem, sem prejuízo de demais cortes não referenciadas aqui.

Não apenas a jurisdicinalização do tema é fragmentada, mas sua regulamentação também o é, de modo que temos a CNUDM atuando como a “constituição dos mares”, mas há uma grande quantidade de outros instrumentos regulamentando a proteção dos ecossistemas marinhos e de seus recursos, o que representa um considerável desafio para uma fiscalização efetiva de seu cumprimento, permitindo que alguns eventos permaneçam sem qualquer tipo de punição.

Inexiste, hoje, uma Organização Internacional do Meio Ambiente especializada nos assuntos ambientais para uma melhor tutela do meio ambiente, incluindo julgamento de casos a ele relacionados, a exemplo do que ocorre na OMC. Assim, as normas ambientais multilaterais não possuem qualquer mecanismo unificado de solução de controvérsias, com decisões de execução forçada e mecanismos de acompanhamento de implementação das obrigações, como ocorre com o comércio internacional. Entendemos que, justamente pelo fato da temática ambiental não se restringir à questão comercial, a OMC não deve ser o único mecanismo de aplicação das normas ambientais.

Concluímos, também, após as pesquisas realizadas para esta dissertação, que a legislação ambiental doméstica dos diferentes países não é padronizada, o que traz diversas dificuldades de compreensão de padrões ambientais distintos, de modo que alguns entendem estas restrições ambientais como barreiras ao comércio internacional. Vimos que, em determinados casos, o meio ambiente pode, sim, ser usado como pretexto para o emprego de uma medida protecionista arbitrária e discriminatória,

hipótese em que essa suposta preservação não poderá impactar o livre-comércio e os princípios do GATT. Entretanto, vimos, também, que é muito difícil discernir entre uma medida legítima e ilegítima, devendo cada caso ser avaliado individualmente.

Grande parte dos instrumentos que objetivam a tutela do meio ambiente, inclusive o marinho, é caracterizada como sendo *soft law*, ou seja, de natureza não obrigatória, o que agrava o cenário no sentido de que o cumprimento destes instrumentos não poderá ser legalmente exigido de seus signatários, sendo esta uma característica de várias normas ambientais internacionais.

Ficou demonstrado, também, que os oceanos são imprescindíveis para a vida neste planeta, tendo uma importância fundamental para o ser humano, que dele necessita para obter diversos recursos naturais para alimentação e outros usos, além de usufruir dos mares para a realização de atividades importantes, como transporte marítimo, lazer, turismo e pesquisas científicas.

Este estudo também nos faz concluir que as atividades de comércio internacional impactam diretamente no meio ambiente marinho, confirmado a existência de um nexo de causalidade entre a intensificação do comércio ultramarino e os problemas ambientais. Evidente que tais atividades também trazem benefícios, como referido no capítulo próprio, mas suas externalidades negativas acabam por predominar.

O desenvolvimento sustentável é, aparentemente, a solução para vários dos problemas ambientais, apesar de seu conceito ser demasiadamente impreciso. Sabe-se que as atividades do comércio internacional de fato poluem os ecossistemas, de modo que a alternativa não é extinguir o comércio internacional para que não haja mais poluição, mas, sim, torná-lo mais “verde”, mais sustentável, observando os acordos multilaterais ambientais e os aspectos sociais, econômicos e ambientais já referidos nesta dissertação.

Alguns autores, buscando uma forma mais eficiente de preservar o meio ambiente, falam em alternativas ao comércio internacional, como o comércio local, muitas vezes caracterizado por ser um movimento contrário à globalização, de modo que entendemos constituir uma ameaça ao sistema multilateral de comércio, sendo, de certa maneira, um retrocesso.

O princípio da precaução, ainda mal interpretado por muitos, é imprescindível para a preservação do meio ambiente marinho. Por esta razão, deve ser fortalecido e usado com mais frequência não apenas em acordos multilaterais ambientais, mas

também nas decisões do OSC, impedindo que incertezas ou falta de provas científicas em relação a determinado método de proteção ao meio ambiente sejam impeditivas de sua aplicação.

Por fim, nossa última e grande conclusão refere-se à interação entre o meio ambiente e o comércio internacional, tese central desta dissertação. A complexidade entre estes temas referida na introdução e ao longo dos capítulos faz-se presente hoje e far-se-á presente amanhã, tendo em vista que os mesmos envolvem muitas variáveis e interesses distintos e, por vezes, conflitantes. Destarte, entre os direitos ao comércio e ao meio ambiente, indubitavelmente deve prevalecer o direito ao meio ambiente saudável, uma vez que este foi erigido à categoria de direito fundamental, integrando a área do Direito Internacional dos Direitos Humanos, devendo ser tutelado para que possa ser desfrutado por esta e pelas futuras gerações.

REFERÊNCIAS

ABBAS, Mehdi. La rénovation du système commercial multilatéral. *In: DEBLOCK, Christian (dir.). L'Organisation mondiale du commerce: où s'en va la mondialisation?* Québec: FIDES, 2002, p. 39-52.

ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de Direito Internacional Público.** 21. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

ALEXY, Robert. **Teoría de los derechos fundamentales.** Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1997.

ALMEIDA, Luciana Togeiro de. Comércio e meio ambiente nas negociações multilaterais. *In: BRAGA, Antônio Sérgio; MIRANDA, Luiz Camargo de (org.). Comércio e Meio ambiente: uma agenda positiva para o desenvolvimento sustentável.* Brasília: MMA/SDS, 2002.

ALVES, Andreza Karla; ALVES, Bruna; MARTINS, Luiana. **O petróleo e os impactos de seu derramamento no ecossistema de uma região.** Disponível em: <https://docplayer.com.br/23595774-O-petroleo-e-os-impactos-de-seu-derramamento-no-ecossistema-de-uma-regiao.html>. Acesso em: 6 out. 2019.

AMARAL JUNIOR, Alberto do. **Introdução ao Direito Internacional Público.** São Paulo: Editora Atlas, 2008.

AMORIM, João Alberto Alves. **A ONU e o meio ambiente:** direitos humanos, mudanças climáticas e segurança internacional no século XXI. São Paulo: Editora Atlas, 2015.

ARAÚJO, Luiz Alberto David; NUNES JÚNIOR, Vidal Serrano. **Curso de Direito Constitucional.** 22. ed. São Paulo: Verbatim, 2018.

AZEVEDO, Andrea; LIMA, Gabriela. Construção do conceito de efetividade no direito. *In: BARROS-PLATIAU, Ana Flávia; VARELLA, Marcelo Dias (org.). A efetividade do Direito Internacional Ambiental.* Brasília: Ed. UNICEUB, UNITAR e UnB, 2009.

BAPTISTA, Vinícius Ferreira. Comércio Internacional e Meio Ambiente. **Planeta Amazônia: Revista Internacional de Direito Ambiental e Políticas Públicas,** Macapá, n. 2, p. 105-116, 2010. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/320106768_Comercio_internacional_e_meio_ambiente. Acesso em: 19 abr. 2019.

BARACAT, Fabiano Augusto Piazza. **A OMC e o Meio Ambiente.** Campinas: Millennium Editora, 2012.

BARBOZA, Marden de melo. **O comércio internacional e seus impactos sobre o meio ambiente:** degradação ou maior sustentabilidade? Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) - Universidade de Brasília, Brasília, 2001.

BARRIENTOS-PARRA, Jorge; SILVA, Ana Carolina Carlucci da. Os impactos dos avanços tecnológicos, a poluição marinha por petróleo e as repercuções no direito do mar. **Revista de Informação Legislativa**: RIL, Brasília, v. 54, n. 213 jan./mar, p. 135-157, 2017. Disponível em: https://www12.senado.leg.br/ril/edicoes/54/213/ril_v54_n213_p135.pdf. Acesso em: 27 maio 2019.

BARROS-PLATIAU, Ana Flávia. **Novos atores, governança global e o direito internacional ambiental**. Disponível em: <http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/31997-37543-1-PB.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2019.

BERCHIN, Issa Ibrahim; CARVALHO, Andréia de Simas Cunha. **O papel das conferências internacionais sobre o meio ambiente para o desenvolvimento dos regimes internacionais ambientais**: de Estocolmo à Rio+20. Disponível em: http://www.unisul.br/wps/wcm/connect/7c137789-3183-40e6-ac62-1dcca60f5b48/artigo_gt-ca_isса-andreia_vii-spi.pdf?mod=ajperes. Acesso em: 17 fev. 2019.

BIANCHI, Patrícia Nunes Lima. **Meio Ambiente**: certificações ambientais e comércio internacional. 2. ed. rev. e atual. Curitiba: Juruá, 2009.

BODANSKY, Daniel. **What's so bad about unilateral action to protect the environment?** Firenze: EJIL, 2000, v. 11.

BONAVIDES, Paulo. **Curso de direito constitucional**. 23. ed. São Paulo: Malheiros, 2008.

BROSSET, Estelle; TRUILHÉ-MARENGO, Eve. Efetividade do Protocolo de Cartagena na França. *In*: BARROS-PLATIAU, Ana Flávia; VARELLA, Marcelo Dias (org.). **A efetividade do Direito Internacional Ambiental**. Brasília: Ed. UNICEUB, UNITAR e UnB, 2009.

BUCCI, Maria Paula Dallari. A Comissão Brundtland e o conceito de desenvolvimento sustentável no processo histórico de afirmação dos direitos humanos. *In*: DERANI, Cristiane; COSTA, José Augusto Fontoura (org.). **Direito Ambiental Internacional**. Santos, SP: Leopoldianum, 2001.

BRASIL. **Agenda 21 Global**. 1992. Disponível em: <https://www.mma.gov.br/responsabilidade-socioambiental/agenda-21/agenda-21-global.html>. Acesso em: 3 out. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 1.355**, de 30 de dezembro de 1994. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/anexo/and1355-94.pdf. Acesso em: 18 out. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 2.508**, de 4 de março de 1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2508.htm. Acesso em: 4 out. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 2.519**, de 16 de março de 1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2519.htm. Acesso em: 3 out. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 3.321**, de 30 de dezembro de 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3321.htm. Acesso em: 6 out. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 4.361**, de 5 de setembro de 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4361.htm. Acesso em: 3 out. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 9.080**, de 16 de junho de 2017. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/D9080.htm. Acesso em: 3 out. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 99.710**, de 21 de novembro de 1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d99710.htm. Acesso em: 7 out. 2019.

BRASIL. **Decreto Legislativo nº 14**, de 9 de março de 1950. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1950-1959/decretolegislativo-14-9-marco-1950-351229-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 3 out. 2019.

BRASIL. **Decreto Legislativo nº 148**, de 2010. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2010/decretolegislativo-148-12-marco-2010-603816-exposicaodemotivos-144117-pl.html>. Acesso em: 6 out. 2019.

CABRAL, Milton. **As novas fronteiras do mar**. Senado Federal Centro Gráfico, [19--].

CAMPELLO, Lívia Galher Bósio; SOUZA, Maria Cláudia Antunes de; SANTIAGO, Mariana Ribeiro (coord.). **Meio ambiente e desenvolvimento: os 25 anos da Declaração do Rio de 1992**. 1. ed. São Paulo: IDG, 2018.

CANÇADO TRINDADE, Antônio Augusto. **Direitos Humanos e Meio-Ambiente**. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 1993.

CAPARROZ, Roberto. **Comércio Internacional e Legislação Aduaneira - Esquematizado**. 2. ed. rev., ampl. e atual. São Paulo: Saraiva, 2014.

CASELLA, Ássima Farhat Jorge. Comércio internacional e meio ambiente: uma análise desta complexa interação. *In: Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XVI, n. 111, abr. 2013. Disponível em: http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=12726&revista_caderno=5. Acesso em: 7 set. 2019.

CASELLA, Paulo Borba; VASCONCELOS, Raphael Carvalho de; JUNIOR, Ely Caetano Xavier (org.). **Direito Ambiental: o legado de Geraldo Eulálio do Nascimento e Silva**. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2017.

CAUBET, Christian Guy. A irresistível ascensão do comércio internacional: o meio ambiente fora da lei? In: **Crítica Jurídica**: revista latino-americana de política, filosofía y derecho, Curitiba, n. 17, p. 223-240, ago. 2000.

CHIMENTI, Ricardo Cunha; CAPEZ, Fernando; ROSA, Márcio Fernando Elias; SANTOS, Marisa Ferreira dos. **Curso de Direito Constitucional**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

COLLYER, Wesley. Água de lastro, bioinvasão e resposta internacional. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 12, n. 1305, 27 jan. 2007. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/9435>. Acesso em: 20 maio 2019.

COMISSÃO EUROPEIA. **Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia**. Disponível em: <https://www.cnpd.pt/bin/legis/internacional/CARTAFUNDAMENTAL.pdf>. Acesso em: 7 out. 2019.

CONCEIÇÃO, Maria Collares F. da. O papel das ONGs na defesa do meio ambiente – o exercício da cidadania. In: FREITAS, Vladimir Passos de (coord). **Direito Ambiental em Evolução**, n. 3. Curitiba: Juruá Editora, 2009.

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL. **Declaração Final da Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável (Rio+20), O futuro que queremos**. 2012. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/processos/61AA3835/O-Futuro-que-queremos1.pdf>. Acesso em: 17 fev. 2019.

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. **Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento**. 1992. Disponível em: http://www.meioambiente.pr.gov.br/arquivos/File/agenda21/Declaracao_Rio_Meio_Ambiente_Desenvolvimento.pdf. Acesso em: 3 out. 2019.

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE HUMANO. **Declaração de Estocolmo sobre Meio Ambiente Humano**. 1972. Disponível em: https://apambiente.pt/_zdata/Politicas/DesenvolvimentoSustentavel/1972_Declaracao_Estocolmo.pdf. Acesso em: 3 out. 2019.

CONFERÊNCIA MINISTERIAL DA ORGANIZAÇÃO DA UNIDADE AFRICANA. **Carta Africana dos Direitos Humanos e dos Povos**, de janeiro de 1981. Disponível em: <http://www.dhnet.org.br/direitos/sip/africa/banjul.htm>. Acesso em: 6 out. 2019.

CORRÊA, Luciane Amaral. A cláusula do tratamento nacional do GATT/94 e o meio ambiente: principais decisões do Órgão de Solução de Controvérsias da Organização Mundial do Comércio. In: FREITAS, Vladimir Passos de (coord). **Direito Ambiental em Evolução**, n. 3. Curitiba: Juruá Editora, 2009.

COSTA, Letícia Gozzer; DAMASCENO, Marcos Vinícius Nogueira; SANTOS, Roberta de Souza. A Conferência de Estocolmo e o pensamento ambientalista: como tudo começou. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XV, n. 105, out. 2012.

Disponível em: http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=12292&revista_caderno=5. Acesso em: 16 fev. 2019.

COSTA, José Augusto Fontoura. Aspectos fundantes da Conferência de Estocolmo de 1972. In: DERANI, Cristiane; COSTA, José Augusto Fontoura (org.). **Direito Ambiental Internacional**. Santos, SP: Leopoldianum, 2001.

COSTA, Lucas Germano Feitosa. **Convenções mundiais sobre o Direito Internacional Ambiental e os princípios mais relevantes**. Disponível em: <https://www.uni7.edu.br/ic2011/194.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2019.

COUNCIL OF EUROPE. **Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment**. Disponível em: <https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=090000168007c079>. Acesso em: 07 fev. 2019.

CRETELLA NETO, José. **Curso de Direito Internacional do Meio Ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2012.

CUREAU, Sandra. Por que uma organização mundial de meio ambiente. In: PRIEUR, Michel; SILVA, José Antônio Tietzmann e (org.). **Instrumentos jurídicos para a implementação do desenvolvimento sustentável**. Goiânia: Ed. da PUC Goiás, 2012.

CUSTÓDIO, Helita Barreira. **Direito Ambiental e Questões Jurídicas Relevantes**. Campinas, SP: Millennium Editora, 2005.

DAGNE, Teshager W. **The Shrimp Turtle Case**: a Battleground for the Environmentalists and the International Trade Community. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=1460915>. Acesso em: 26 out. 2019

DERANI, Cristiane. Aspectos Jurídicos da Agenda 21. In: DERANI, Cristiane; COSTA, José Augusto Fontoura (org.). **Direito Ambiental Internacional**. Santos, SP: Leopoldianum, 2001.

DIAS, Edson dos Santos. Os (des) encontros internacionais sobre meio ambiente: da conferência de Estocolmo à Rio+20 - expectativas e contradições. **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, v. 1, n. 39, p. 6-33, jan./jun. 2017. Disponível em: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/viewFile/3538/4453>. Acesso em: 24 fev. 2019.

DIMOULIS, Dimitri; MARTINS, Leonardo. Definição e características dos direitos fundamentais. In: LEITE, George Salomão; SARLET, Ingo Wolfgang (coord.). **Direitos Fundamentais e Estado Constitucional – estudos em homenagem a J. J. Gomes Canotilho**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2009.

DINIZ, Eliezer Martins. Os resultados da Rio+10. **Revista do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo**, São Paulo, n. 15, p. 31-35, 2002.

Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/47294/51030>. Acesso em: 11 fev. 2019.

DRUMMOND, Maria Claudia B. O. **Comércio Internacional e Desenvolvimento Sustentável**. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/outras-publicacoes/temas-e-agendas-para-o-desenvolvimento-sustentavel/comercio-internacional-e-desenvolvimento-sustentavel>. Acesso em: 19 abr. 2019.

DURÃES, Rafael Pedra. **Comércio internacional e meio ambiente**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Economia) - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.

ELKINGTON, John. **The Triple Bottom Line**: does it all add up? London: edited by Adrian Henriques and Julie Richardson, 2007.

FIESP. **Aspectos ambientais do comércio internacional**. Disponível em: <http://www.ciesp.com.br/wp-content/uploads/2012/11/Aspectos-ambientais-do-com%C3%A9rcio-internacional.pdf>. Acesso em: 19 abr. 2019.

FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin de. **Curso de Direito Ambiental**. Curitiba: Editora Letra da Lei, 2009.

FINKELSTEIN, Cláudio. **Direito Internacional**. 2. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2013.

FIORATI, Jete Jane. **Meio ambiente e concorrência na OMC**. Franca: UNESP, 2008.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco; RODRIGUES, Marcelo Abelha. **Manual de Direito Ambiental e Legislação Aplicável**. São Paulo: Max Limonad, 1997.

FITZMAURICE, Malgosia. The Contribution of Environmental Law to the Development of Modern International Law. In: **Essays in Honour of Krzysztof Skubiszewski**. Jerzy Makarczyk (ed.). Haia: Kluwer Law International, 1996.

FONTAGNÉ, L.; VON KIRCHBACH, F.; MIMOUNI, M. A. **First assessment of environment related trade barriers**. Paris: CEPII, 2001.

FRANÇA, Joan Frederick Baudet Ferreira. A política externa brasileira para o meio ambiente: de Estocolmo a Joanesburgo. **Cadernos de Relações Internacionais**, Rio de Janeiro, v. 3, n.1, 2010. Disponível em: <https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/15465/15465.PDF>. Acesso em: 16 fev. 2019.

FRANCESCHINI, Márcia Nogueira. **Regimes internacionais como solução para problemas ambientais globais: a questão da água de lastro**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Relações Internacionais) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2006.

FREESTONE, David. Implementando cautelosamente o princípio da precaução. In: VARELLA, Marcelo Dias; BARROS-PLATIAU, Ana Flávia (org.). **Princípio da Precaução**. Belo Horizonte: Del Rey, 2004.

FREITAS, Ana Carla Pinheiro. **Responsabilidade ambiental em decorrência de ato lícito: uma contribuição para o incremento da tutela do meio ambiente**. Tese (Doutorado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2005.

FREITAS, Juarez. **Sustentabilidade**: direito ao futuro. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2011.

GESSI, Ana Cristina da Motta. **A OMC enquanto instrumento de fomento ao direito ao desenvolvimento humano**. Dissertação (Mestrado em Direito) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2007.

GIANESELLA, Sônia Maria Flores; SALDANHA-CORRÊA, Flávia Marisa Prado. **Sustentabilidade dos Oceanos**. São Paulo: Blucher, 2010, v. 7.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

GONÇALVES, Alcindo; COSTA, José Augusto Fontoura. Governança ambiental global: possibilidades e limites. In: GRANZIERA, Maria Luiza Machado; REI, Fernando (coord). **Direito Ambiental Internacional**: avanços e retrocessos. São Paulo: Editora Atlas, 2015.

GRANZIERA, Maria Luiza Machado. **Direito Ambiental**. São Paulo: Editora Atlas, 2014.

GUERRA, Sidney. **Curso de direito internacional público**. 11. ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

GURSKI, Bruno; GONZAGA Roberto; TENDOLINI, Patrícia. **Conferência de Estocolmo: um marco na questão ambiental**. Disponível em: <http://www.terrabrasilis.org.br/ecotecadigital/pdf/conferencia-de-estocolmo-um-marco-na-questao-ambiental.pdf>. Acesso em: 17 fev. 2019.

HAMADY, Deme Baba. Necéssites et finalité de la création d'une OME. In: PRIEUR, Michel; SILVA; José Antônio Tietzmann e (org.). **Instrumentos jurídicos para a implementação do desenvolvimento sustentável**. Goiânia: Ed. da PUC Goiás, 2012.

HAMAGUCHI, Carolina. **Declaração do Rio sobre o meio ambiente e Desenvolvimento (ECO 92)**: o dever de atendimento a seus princípios por meio da tributação extrafiscal. Dissertação (Mestrado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2011.

HOUSE OF COMMONS - UK. **Outcomes of the UN Rio+20 Earth Summit**. Disponível em:

<https://publications.parliament.uk/pa/cm201314/cmselect/cmenvaud/200/200.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2019.

HOWSE, Robert. **The Appellate Body Rulings in the Shrimp/Turtle Case: a new legal baseline for the trade and environment.** Columbia Journal of Environmental Law: 27 Colum. J. Envtl. L. n. 491, 2002.

HUI, Wang. Transboundary vessel-source marine pollution – international legal framework and its application to China. *In: FAURE, Michael (org.). China and International Environmental Liability.* Northampton, MA: Edward Elgar, 2008.

HUSEK, Carlos Roberto. **A nova (des)ordem internacional:** ONU: uma vocação para a paz. São Paulo: RCS Editora, 2007.

HUSEK, Carlos Roberto. **Curso de direito internacional público.** 11. ed. São Paulo: LTr, 2012.

JO, Hee Moon. **Introdução ao direito internacional.** São Paulo: LTr, 2004.

JOB, Ulisses da Silveira. **OMC: multilateralismo e desenvolvimento.** Curitiba: Juruá, 2011.

JOHNSTON, Douglas M. (org.). **A política marítima e a comunidade litorânea:** o impacto do Direito Marítimo. Tradução de Edilson Alkmim Cunha. São Paulo: Editora Cultrix, 1976.

JOLLIVET, Marcel; PAVE, Alain. O meio ambiente: questões e perspectivas para a pesquisa. *In: OLIVEIRA JUNIOR, José Alcebíades de; LEITE, José Rubens Morato (coord.). Cidadania coletiva.* Florianópolis: Paralelo 27, 1996.

JOSEPH, Sarah. Trade to live or live to trade: the World Trade Organization, development, and poverty. *In: BADERIN, Mashhood A.; MCCORQUODALE, Robert (eds.). Economic, social and cultural rights in action.* New York: Oxford University Press, 2007.

JURAS, Ilidia da A. G. Martins. **Relatório Especial – Rio+10, o plano de ação de Joanesburgo.** Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/estudos-e-notas-tecnicas/publicacoes-da-consultoria-legislativa/arquivos-pdf/pdf/207993.pdf>. Acesso em: 13 fev. 2019.

JUSTE-RUIZ, José. Conservation and sustainable use of marine biodiversity beyond areas of natural jurisdiction. *In: PRIEUR, Michel; SILVA; José Antônio Tietzmann e (org.). Instrumentos jurídicos para a implementação do desenvolvimento sustentável.* Goiânia: Ed. da PUC Goiás, 2012.

KANESIRO, Anete Ferreira dos Santos. Meio Ambiente – Água de Lastro. *In: FREITAS, Vladimir Passos de (coord.). Direito Ambiental em Evolução, n. 4.* Curitiba: Juruá Editora, 2011.

KISS, Alexandre. Direito Internacional do Ambiente. *In: AMARAL, Diogo Freitas do; ALMEIDA, Marta Tavares de. Direito do Ambiente*. Lisboa: Instituto Nacional de Administração, 1994.

KISS, Alexandre Charles; SHELTON, Dinah. **International environmental law**. 3. ed. New York: Transnational, 2004.

KLOR, Adriana Dreyzin de; PIMENTEL, Luiz Otávio; KEGEL, Patricia Luíza; BARRAL, Welber. **Solução de Controvérsias – OMC, União Europeia e Mercosul**. Rio de Janeiro: Konrad-Adenauer-Stiftung, 2004.

KRUGMAN, Paul R.; OBSTFELD, Maurice. **Economia internacional: teoria e prática**. 4. ed. São Paulo: Makron Books, 1999.

KUBASEK, Nancy K.; SILVERMAN, Gary S. **Environmental Law**. New Jersey: Person, 2004.

LA VIÑA, Antonio G. M.; HOFF, Gretchen; DEROSE, Anne Marie. The outcomes of Johannesburg: assessing the world summit on sustainable development. **SAIS Review: A Journal of International Affairs**, Baltimore, v. XXIII, no. 1, 2003. Disponível em: http://pdf.wri.org/wssd_sais_outcomes.pdf. Acesso em: 16 fev. 2019.

LAGO, André Aranha Corrêa do. **Estocolmo, Rio, Joanesburgo: O Brasil e as três conferências ambientais das Nações Unidas**. Brasília: Fundação Alexandre Gusmão, 2007.

LANCHOTTI, Andressa de Oliveira. Pela avaliação de impacto ambiental dos tratados internacionais de meio ambiente. *In: PRIEUR, Michel; SILVA; José Antônio Tietzmann e (org.). Instrumentos jurídicos para a implementação do desenvolvimento sustentável*. Goiânia: Ed. da PUC Goiás, 2012.

LANGEWIESCHE, William. **The Outlaw Sea: A World of Freedom, Chaos, and Crime**. New York: North Point Press, 2005.

LE PRESTRE, Phillippe. **Ecopolítica Internacional**. Trad. Jacob Gorender. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2000.

LEÃO, Márcia Brandão Carneiro. Sociedade civil e meio ambiente internacional: o papel das ONGs no desenvolvimento do DIMA – Direito Internacional do Meio Ambiente. *In: NASSER, Salem Hikmat; REI, Fernando (org.). Direito ambiental internacional*. São Paulo: Editora Atlas, 2006.

LEITE, José Rubens Morato; AYLA; Patryck de Araújo. **Dano Ambiental: do individual ao coletivo extrapatrimonial**. Teoria e prática. 4. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011.

LOPES, Carla Patrícia Frade Nogueira. A efetividade do Direito Internacional Ambiental – o caso da CITES. *In: BARROS-PLATIAU, Ana Flávia; VARELLA, Marcelo Dias (org.). A efetividade do Direito Internacional Ambiental*. Brasília: Ed. UNICEUB: UNITAR: UnB, 2009.

LOPES, Karoline Fernandes Pinto. **Bandeira de Conveniência:** análise sobre o prisma ambiental. Disponível em: <https://seminario2016.ccsa.ufrn.br/assets//upload/papers/eda662866057c2e04ff68512aa16c4ec.pdf>. Acesso em: 26 maio 2019.

LOPES, Syglea Rejane Magalhães. O sistema interamericano de proteção dos direitos humanos e o meio ambiente ecologicamente equilibrado. *In:* BENJAMIN, Antonio Herman (org.). **Direitos Humanos e Meio Ambiente**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006, v. 1.

LORENZETTI, Ricardo Luis. **Teoria Geral do Direito Ambiental**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2010.

LOVELOCK, James. **The Revenge of Gaia – Earth's Climate in Crisis and the Fate of Humanity**. Londres: Basic Books, 2007.

LUÑO, Antonio-Enrique Pérez. **Derechos Humanos, Estado de Derecho y Constitución**. 5. Ed. Madrid: Tecnos, 1995.

LUPI, André Lipp Pinto Basto. **Soberania, OMC e Mercosul**. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

LUSTOSA, Maria Cecília Junqueira. Inovação e tecnologia para uma economia verde. *In:* VELLOSO, João Paulo dos Reis; ALBUQUERQUE, Roberto Cavalcanti de (coord.). **A questão ambiental e a Rio+20**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro**. 23. ed. rev., ampl. e atual. São Paulo: Malheiros, 2015.

MALONE, Linda A.; Pasternack, Scott. **Defending the environment: civil society strategies to enforce international environmental law**. Washington: Island Press, 2006.

MARCHESAN, Ana Maria Moreira; STEIGLEDER, Annelise Monteiro; CAPPELLI, Sílvia. **Direito ambiental**. Porto Alegre: Verbo Jurídico, 2007.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo – Volume I**. 3. ed. rev., ampl. e atual. Barueri, SP: Manole, 2008.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo – Volume I**. 4. ed. São Paulo: Manole, 2013.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. Transporte marítimo e desenvolvimento sustentável. *In:* **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XIII, n. 72, jan. 2010. Disponível em: http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=7102. Acesso em: 16 maio 2019.

MEADOWS, Dennis L.; MEADOWS, Donella H.; RANDERS, Jorgen; Behrens III, William W. **Limites do crescimento**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1973.

MEDEIROS, Douglas Siqueira de; NAHUF, Marcio Augusto Rabelo. **Avaliação de risco da introdução de espécies marinhas exóticas por meio de água de lastro no terminal portuário de Ponta Ubu (ES)**. Disponível em: <http://www3.sp.senac.br/hotsites/blogs/InterfacEHS/wp-content/uploads/2013/07/2006-v2-Inte-1.pdf>. Acesso em: 27 maio 2019.

MEDEIROS, Josué. **Crise ambiental e a Rio+20 na visão da sociedade e do governo brasileiro**. Disponível em: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/brasilien/09168.pdf>. Acesso em: 13 fev. 2019.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Curso de direito internacional público**. Rio de Janeiro: Renovar, 2001, v.2.

MENDONÇA, Renata de Lima. A Organização Mundial do Comércio e o meio ambiente. *In: Olhares Plurais*, Maceió, v. 1, n. 8, p. 112-127, 2013. Disponível em: <https://revista.seune.edu.br/index.php/op/article/view/95>. Acesso em: 8 set. 2019.

MILARÉ, Édis. **Direito do ambiente**. 9. ed. São Paulo: RT, 2014.

MORE, Rodrigo Fernandes. O regime de regulação, proteção e prevenção da poluição do meio marinho na Convenção de Direito do Mar. *In: GRANZIERA, Maria Luiza Machado; REI, Fernando (coord). Direito Ambiental Internacional: avanços e retrocessos*. São Paulo: Editora Atlas, 2015.

MOREIRA, Paula Gomes. **A Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento e seu legado na política ambiental brasileira**. Disponível em: <http://periodicos.ufes.br/SNPGCS/article/viewFile/1522/1113>. Acesso em: 13 fev. 2019.

MOROSINI, Fabio; MARQUES, Cláudia Lima. Trade and environment: in re trade practices maintained by Brazil in relation to imports of retread tires. *In: BENJAMIN, Antonio Herman (org.). Direitos Humanos e Meio Ambiente*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006, v.1.

MUKAI, Toshio. **Direito Ambiental Sistematizado**. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1994.

MUNIZ, Rafael. **A nacionalidade do navio à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982: o vínculo efetivo entre o Estado e o navio**. Dissertação (Mestrado em Direito) – UNIVALI, Itajaí, 2009.

NASSER, Salem Hikmat. Direito internacional do meio ambiente, direito transformado, *jus cogens* e *soft law*. *In: NASSER, Salem Hikmat; REI, Fernando (org.). Direito ambiental internacional*. São Paulo: Editora Atlas, 2006.

NEGRINI, Maria Carolina. **A construção fragmentada do Direito Ambiental Internacional – realidade e perspectiva**. Tese (Doutorado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2013.

NOIVILLE, Christine. Princípio da precaução e Organização Mundial do Comércio: da oposição filosófica para os ajustes técnicos? In: VARELLA, Marcelo Dias; BARROS-PLATIAU, Ana Flávia (org.). **Princípio da Precaução**. Belo Horizonte: Del Rey, 2004.

NUNES, Rizzato. **Manual da monografia jurídica**. 12. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

OLIVEIRA, Carina Costa de. Biossegurança: a eficácia e a efetividade da legislação brasileira. In: BARROS-PLATIAU, Ana Flávia; VARELLA, Marcelo Dias (org.). **A efetividade do Direito Internacional Ambiental**. Brasília: Ed. UNICEUB, UNITAR e UnB, 2009.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Carta das Nações Unidas**. 1945. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/wp-content/uploads/2017/11/A-Carta-das-Na%C3%A7%C3%A9s-Unidas.pdf>. Acesso em: 7 out. 2019.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. 1982. Disponível em: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. Acesso em: 16 mar. 2018

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção sobre Acesso à Informação, Participação no Processo de Tomada de Decisão e Acesso à Justiça em Matéria de Ambiente**, de 25 de junho de 1998. Disponível em: <http://ambienteclp.org/documentos/outras/convencao-sobre-acesso-a-informacao-participacao-no-processo-de-tomada-de-decisao-e-acesso-a-justica-em-materia-de-ambiente-pdf.aspx>. Acesso em: 7 out. 2019.

ORGANIZAÇÃO NAÇÕES UNIDAS. **Declaração de Joanesburgo sobre Desenvolvimento Sustentável: Das nossas origens ao futuro**. 2002. Disponível em: <http://www.onu.org/rio20/img/2012/07/unced2002.pdf>. Acesso em: 17 abr. 2018.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future**. 1987. Disponível em: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>. Acesso em: 3 out. 2019.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Resolução nº 2.997 (XXVII)**, de 15 dezembro de 1972. Disponível em: [https://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=a/res/2997\(XXVII\)](https://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=a/res/2997(XXVII)). Acesso em: 7 out. 2019.

OLIVEIRA, André Soares. **Regimes Internacionais e a Interação entre a OMC e os Acordos Ambientais Multilaterais**. Disponível em: <http://anppas.org.br/encontro5/cd/artigos/GT15-484-1002-20100903202553.pdf>. Acesso em: 27 maio 2019.

OLIVEIRA, Bárbara da Costa Pinto. Competência ambiental e regras ambientais da OMC. In: **Direito ambiental e desenvolvimento**. BARRAL, Welber; PIMENTEL, Luiz Otávio (org.), p. 77-116. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2006.

OLIVEIRA, Luciana Maria de. **Eficácia do sistema de solução de controvérsias da OMC**. São Paulo: Aduaneiras, 2015.

OLIVEIRA, Marcio Reis de. **Treinamento de Equipes Externas**: Responsabilidade Sócia Ambiental no Terminal Aquaviário de Angra dos Reis - RJ. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Rio de Janeiro, 2006.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO. Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio. 1947. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/comercio-exterior/negociacoes-internacionais/1885-omc-acordos-da-omc>. Acesso em: 15 out. 2019.

PACHECO, Cristiano de Souza Lima. Pesca predatória de arrasto costeiro: uma prática medieval, ilegal e devastadora dos estoques pesqueiros. In: FREITAS, Vladimir Passos de (coord). **Direito Ambiental em Evolução**, n. 5. Curitiba: Juruá Editora, 2011.

PADILHA, Norma Sueli. **Fundamentos Constitucionais do Direito Ambiental Brasileiro**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010.

PAIANO, Daniela Braga; ROCHA, Maurem; MELLO, Rafael Corte. Desenvolvimento Econômico e Meio ambiente: integração de princípios culminando no respeito à dignidade da pessoa humana. In: BENJAMIN, Antonio Herman (org.). **Direitos Humanos e Meio Ambiente**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006, v. 1.

PATRIOTA, Erika Almeida Watanabe. **Bens Ambientais, OMC e Brasil**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2013.

PASSOS, Priscilla Nogueira Calmon de. A conferência de Estocolmo como ponto de partida para a proteção internacional do meio ambiente. **Direitos Fundamentais & Democracia**, Curitiba, v. 6, 2009. Disponível em: <http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/18-19-1-pb.pdf>. Acesso em: 18 fev. 2019.

PEASE, Kelly-Kate S. **International Organizations**: perspectives on governance in the twenty-first century. 4. ed. New Jersey: Pearson, 2010.

PEREIRA, Newton Narciso; BRINATI, Hernani Luiz; BOTTER, Rui Carlos. **Uma abordagem sobre água de lastro**. Disponível em: <http://www.professores.uff.br/newtonpereira/wp-content/uploads/sites/139/2017/09/2009-copinaval-4.pdf>. Acesso em: 23 maio 2019.

PEREIRA JR, José de Sena. **Relatório Especial – Cúpula Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável, realizada em Joanesburgo, África do Sul**.

Disponível em: http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/estudos-e-notas-tecnicas/publicacoes-da-consultoria-legislativa/arquivos-pdf/pdf/copy_of_208366.pdf. Acesso em: 12 fev. 2019.

PIMENTA, Carlos. Enquadramento geral da problemática do ambiente. In: AMARAL, Diogo Freitas do; ALMEIDA, Marta Tavares de. **Direito do Ambiente**. Lisboa: Instituto Nacional de Administração, 1994.

PIMENTA, Carmem Lucia Sarmento; NEVES, Maria Fernanda Britto. A inconveniência das bandeiras de conveniência à luz dos direitos humanos. Conpedi Law Review, v. 1, n. 1, 2015. Disponível em: http://portaltutor.com/index.php/conpedireview_old/article/view/17. Acesso em: 10 jun. 2019.

PIRES, Adilson Rodrigues. **Práticas abusivas no comércio internacional**. Rio de Janeiro: Forense, 2001.

PRIEUR, Michel. **Droit de l'environnement**. Paris: Montchrestien.

PRIEUR, Michel. O princípio de “não regressão” em direito ambiental existe. Eu o encontrei. Traduzido do francês por José Antônio Tietzmann e Silva. In: PRIEUR, Michel; SILVA; José Antônio Tietzmann e (org.). **Instrumentos jurídicos para a implementação do desenvolvimento sustentável**. Goiânia: Ed. da PUC Goiás, 2012.

PRIMO, D. A. S.; BARRETO, C. P.; MONT'ALVERNE, T. C. F. Direito internacional e poluição sonora marinha: efeitos jurídicos do reconhecimento do som como fonte de poluição dos oceanos. **Veredas do Direito**, Belo Horizonte, v. 15, n. 32, p. 277-295, ma./ago. 2018. Disponível em: <http://www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/1194>. Acesso em: 27 maio 2019.

QUEIROZ, Fábio Albergaria de. **Meio ambiente e comércio internacional**. 2. ed. Curitiba: Juruá, 2012.

QUEIROZ, Fábio Albergaria de. Meio Ambiente e Comércio na Agenda Internacional: a questão ambiental nas negociações da OMC e dos blocos econômicos regionais. **Ambiente & Sociedade**, v. 8, n. 2, jul./dez. 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/asoc/v8n2/28608.pdf>. Acesso em: 19 abr. 2019.

RAMOS, Erasmo Marcos. **Direito Ambiental Comparado** (Brasil – Alemanha – EUA). Maringá: Midiograf II, 2009.

RANGEL, Vicente Marotta; VALLADÃO, Haroldo; CAVALCANTI, Themistocles Brandão. **O Mar: direito e ecologia**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1973.

REI, Fernando. A peculiar dinâmica do Direito Internacional do Meio Ambiente. In: NASSER, Salem Hikmat; REI, Fernando. (org.). **Direito ambiental internacional**. São Paulo: Editora Atlas, 2006.

REI, Fernando; GRANZIERA, Maria Luiza Machado. Direito Ambiental Internacional: novos olhares para a ciência do direito. *In: REI, Fernando. (coord.). Direito Ambiental Internacional: avanços e retrocessos.* São Paulo: Editora Atlas, 2015.

RESENDE, Ranieri Lima. **O regime jurídico da responsabilidade das organizações internacionais** – contribuições à análise de sua aplicabilidade à Organização Mundial do Comércio. Curitiba: Juruá Editora, 2010.

REZEK, José Francisco. **Direito Internacional Público**: curso elementar. 17. ed. São Paulo: Saraiva, 2018.

RICUPERO, Rubens. **Visões do Brasil**. Rio de Janeiro: Record, 1995.

RODRIGUES, Gilberto Marcos Antonio. De Estocolmo 72 a Montego Bay 82: o ingresso do meio ambiente na agenda global. *In: DERANI, Cristiane; COSTA, José Augusto Fontoura (org.). Direito Ambiental Internacional.* Santos, SP: Leopoldianum, 2001.

RODRIGUES, Lucas de Faria. **A concretização da Constituição Ecológica**: a norma ambiental e as ciências naturais. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2015.

RODRIGUES, Marcelo Abelha. **Instituições de Direito Ambiental**. São Paulo: Editora Max Limonad, 2002.

ROLIM, Maria Helena Fonseca de Souza. **A tutela jurídica dos recursos vivos do mar na Zona Econômica Exclusiva**. São Paulo: Editora Max Limonad, 1998.

ROMI, Raphael. A ponte do Rio Kwai: metáfora jurídica sobre a OMC e o meio ambiente. *In: KISHI, Sandra Akemi Shimada; SILVA, Solange Teles da; SOARES, Inês Virgínia Prado (org.). Desafios do Direito Ambiental no século XXI.* São Paulo: Malheiros, 2005.

ROSA, Vanessa de Castro. **A jurisdicinalização como forma de consolidação do Direito Internacional Ambiental**. Jundiaí: Paco Editorial, 2016.

RUIZ-FABRI, Hélène. A adoção do princípio da precaução pela OMC. *In: VARELLA, Marcelo Dias; BARROS-PLATIAU, Ana Flávia (org.). Princípio da Precaução.* Belo Horizonte: Del Rey, 2004.

SAMPAIO, Martim de Almeida. **Desafios do direito do comércio internacional na contemporaneidade em face do aquecimento global**. Dissertação (Mestrado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2007.

SEGGER, Marie-Claire Cordonier. Sustainable Development in International Law. *In: BUGGE, Hans Christian; VOIGT, Christina. Sustainable Development in International and National Law: What did the Brundtland Report do to Legal Thinking and Legal Development, and Where can we go From Here?* Gronigen: Europa Law Publishing, 2008.

SEITENFUS, Ricardo. **Manual das Organizações Internacionais**. 2. ed. rev. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2000.

SEQUINEL, Maria Carmen Mattana. Cúpula mundial sobre desenvolvimento sustentável - Joanesburgo: entre o sonho e o possível. **Análise Conjuntural**, v.24, n.11-12, p.12, nov./dez. 2002. Disponível em: http://www.ipardes.gov.br/biblioteca/docs/bol_24_6e.pdf. Acesso em: 13 fev. 2019.

SHAW, Malcolm N. **Direito Internacional**. São Paulo: Martins Fontes, 2010.

SILVA, Américo Luís Martins da. **Direito do meio ambiente e dos recursos naturais**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2006, v.3.

SILVA, Elaini Cristina Gonzaga da. **Direito internacional em expansão – encruzilhada entre comércio internacional, direitos humanos e meio ambiente**. São Paulo: Saraiva, 2016.

SILVA, Geraldo Eulálio Nascimento e. **Direito ambiental internacional**. Rio de Janeiro: Thex, 1995.

SILVA, Henry Iure de Paiva. Comitê de Comércio e Meio Ambiente da OMC: informações sobre o seu papel, atribuições e funcionamento. *In: Pensar*, Fortaleza, v. 13, n. 2, p. 205-215, jul./dez. 2008. Disponível em: http://hp.unifor.br/pdfs_noticia/2833.pdf. Acesso em: 8 set. 2019.

SILVA, Henry Iure de Paiva. Interação entre comércio internacional e meio ambiente. **Prim@ Facie**, João Pessoa, v. 4, n. 6, p. 153-169, 2005.

SILVA, José Afonso da. **Direito ambiental constitucional**. 9. ed. São Paulo: Malheiros, 2011.

SILVA, Solange Teles da. **O direito ambiental internacional**. Belo Horizonte: DelRey, 2009.

SILVEIRA, Henrique Lago da. **Desenvolvimento sustentável e barreiras climáticas unilaterais ao comércio internacional**: fundamentos teóricos e práticos. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2015.

SIRVINSKAS, Luís Paulo. **Manual de Direito Ambiental**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

SOARES, Guido Fernando Silva. **A proteção internacional do meio ambiente**. Barueri, SP: Manole, 2003.

SOARES, Guido Fernando Silva. As regras do comércio internacional e seu confronto com as normas internacionais de proteção ambiental. *In: JÚNIOR, Alberto do Amaral (coord). OMC e o comércio internacional*. São Paulo: Aduaneiras, 2006.

SOARES, Guido Fernando Silva. **Direito internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidades**. 2. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2003.

SOARES, Guido Fernando Silva. **Órgãos dos estados nas relações internacionais:** formas de diplomacia e as imunidades. Rio de Janeiro: Forense, 2001.

STEIN, Marcelino André. **Bandeiras de Conveniência:** Análise jurídica e econômica. Dissertação (Mestrado em Direito) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2011.

STEPHENS, Timothy. **International Courts and Environmental Protection.** Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2009.

TÁVORA, Fernando Lagares. **A herança da Rio+20.** Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/outras-publicacoes/temas-e-agendas-para-o-desenvolvimento-sustentavel/a-heranca-da-rio-20>. Acesso em: 17 fev. 2019.

THORSTENSEN, Vera. **OMC - Organização Mundial do Comércio:** as regras do comércio internacional e a nova rodada de negociações multilaterais. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2001.

TINKER, Catherine. Creation of international “soft law”: the formation and effect of “sustainable development goals” in the post-2015 Development Agenda at the United Nations. In: DERANI, Cristiane; Scholz, Mariana Caroline (org.). **Globalização e as novas perspectivas do Direito Ambiental Econômico.** Curitiba: Multidéia Editora, 2015.

TÔRRES, Rossana Kelly Araújo. A Corte Internacional de Justiça e o meio ambiente: uma análise do caso Gabčíkovo- Nagymaros. In: VILELA, Gracielle Carrijo; RIEVERS, Marina (org.). **Direito e meio ambiente:** reflexões atuais. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2009.

UNITED NATIONS. **Reports of International Arbitral Awards:** Trail Smelter Case (United States, Canada), 16 April 1938 and 11 March 1941, v. III, pp. 1905-1982, New York, 2006. Disponível em: http://legal.un.org/riaa/cases/vol_III/1905-1982.pdf. Acesso em: 7 out. 2019.

UNITED NATIONS. **Report of the United Nations Conference on the Human Environment.** 1972. Disponível em: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofMARPOL/Documents/A%20CONF.48%2014%20Rev.1.pdf>. Acesso em: 7 out. 2019.

UNITED NATIONS GERERAL ASSEMBLY. United Nations Conference on the Human Environment. **Resolução nº 2.398**, de 3 de dezembro de 1968. Disponível em: https://referenceworks.brillonline.com/entries/international-law-and-world-order/iiis1-united-nations-general-assembly-resolution-2398-on-problems-of-the-human-environment-3-december-1968-SIM_032194. Acesso em: 25 abr. 2018.

UNITED NATIONS GERERAL ASSEMBLY. United Nations Conference on Environment and Development. **Resolução nº 44/228**, de 22 de dezembro de 1989.

Disponível em: <https://www.un.org/documents/ga/res/44/ares44-228.htm>. Acesso em: 24 abr. 2018.

UNITED NATIONS GERERAL ASSEMBLY. United Nations Conference on Environment and Sustainable Development. **Resolução nº 55/199**, de 20 de dezembro de 2000. Disponível em: <https://undocs.org/en/A/RES/55/199>. Acesso em: 7 out. 2019.

UNITED NATIONS GERERAL ASSEMBLY. United Nations Conference on Sustainable Development. **Resolução nº 64/326**, de 24 de dezembro de 2009. Disponível em: <https://www.un.org/en/ga/64/resolutions.shtml>. Acesso em: 24 abr. 2018.

VARELLA, Marcelo Dias. Efetividade do Direito Internacional Ambiental: análise comparativa entre as convenções da CITES, CDB, Quioto e Basiléia no Brasil. *In: BARROS-PLATIAU, Ana Flávia; VARELLA, Marcelo Dias (org.). A efetividade do Direito Internacional Ambiental.* Brasília: Ed. UNICEUB: UNITAR: UnB, 2009.

VARELLA, Marcelo Dias. Variações sobre um mesmo tema: o exemplo da implementação do princípio da precaução pela CIJ, OMC, CJCE e EUA. *In: VARELLA, Marcelo Dias; BARROS-PLATIAU, Ana Flávia (org.). Princípio da Precaução.* Belo Horizonte: Del Rey, 2004.

VARGAS, Everton Vieira. A construção recente do direito internacional do meio ambiente: uma visão brasileira. *In: NASSER, Salem Hikmat; REI, Fernando (org.). Direito ambiental internacional.* São Paulo: Editora Atlas, 2006.

VERBRUGGEN, H. et al. **Environmental product measures: barriers for South-North trade?** London: IED, 1998.

VIANNA, Cleber Vanderlei Teixeira. **Direito da integração no Mercosul.** São Paulo: Max Limonad, 2013.

VIDIGAL, Erick. **A paz pelo comércio internacional** – a auto-regulação e seus efeitos pacificadores. Florianópolis: Conceito Editorial, 2010.

VIEIRA, Ricardo Stanziola; CAVEDON, Fernanda de Salles; DIEHL, Francelise Pantoja. Direitos Humanos, Meio Ambiente e Ciência: os desafios da revolução biotecnológica. *In: BENJAMIN, Antonio Herman (org.). Direitos Humanos e Meio Ambiente.* São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006, v. 1.

VRANES, Erich. **Trade and environment:** fundamental issues in international law, WTO law and legal theory. Oxford: Oxford University Press, 2009.

WORLD TRADE ORGANIZATION. **Doha WTO Ministerial 2001:** Ministerial Declaration - WT/MIN(01)/DEC/1. 2001. Disponível em: https://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/min01_e/mindecl_e.htm. Acesso em 17 out. 2019.

WORLD TRADE ORGANIZATION. **United States - import prohibition of certain shrimp and shrimp products.** WT/DS58/AB/R, 12 October 1998. Disponível em: https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/58abr.pdf. Acesso em: 7 out. 2019.

ZAGO, Silvia Cristina Elias. **Comércio internacional e meio ambiente abordagens no âmbito do GATT e da OMC.** Disponível em: [http://centrodireitointernational.com.br/static/revistaelectronica/volume9/arquivos_pdf/sumario/ARTIGO%20OMC%20GATT%20MEIO%20AMBIENTE%20\(1\)%20-%20Silvia%20Cristina%20Elias%20Zago.pdf](http://centrodireitointernational.com.br/static/revistaelectronica/volume9/arquivos_pdf/sumario/ARTIGO%20OMC%20GATT%20MEIO%20AMBIENTE%20(1)%20-%20Silvia%20Cristina%20Elias%20Zago.pdf). Acesso em: 14 set. 2019.