

# A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DIREITO DO MAR E O DIÁLOGO DE CORTES NA PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO

Jamile Bergamaschine Mata Diz<sup>1</sup>  
Vinicius Cobucci<sup>2</sup>

## RESUMO

---

O estudo analisa o julgamento do caso C15-17 pelo Tribunal de Justiça da União Europeia, no qual se discute a interpretação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Na aplicação da referida Convenção, o Tribunal adotou critérios mais rigorosos para se permitir a adoção de medidas de proteção ao meio ambiente pelo Estado costeiro com relação a danos ocorridos em sua zona econômica exclusiva. Em uma perspectiva dialética, com base na teoria de diálogo das cortes, defende-se que o tribunal se afastou de conceitos já fixados por outras cortes internacionais, como o Tribunal Internacional do Direito do Mar e a Corte Europeia de Direitos Humanos. Neste sentido, conclui-se que, na contramão das tendências do direito internacional, foram estipulados critérios que dificultam a efetiva proteção ao meio ambiente marinho, pois se exigiu a prova das consequências do dano, em interpretação extensiva da convenção. A metodologia utilizada foi a dedutiva mediante a técnica de estudo de caso e análise bibliográfica e documental.

**Palavras-Chave:** Zona Econômica Exclusiva. Diálogo das Cortes. Proteção do Meio Ambiente Marinho.

---

<sup>1</sup> Professora dos Programas de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e Escola Superior Dom Helder Câmara (ESDHC), Belo Horizonte, MG. E-mail: [jmatadiz@yahoo.com.br](mailto:jmatadiz@yahoo.com.br) / ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-8709-0616>

<sup>2</sup> Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável da Escola Superior Dom Helder Câmara (ESDHC), Belo Horizonte, MG. E-mail: [vinicius.cobucci@gmail.com](mailto:vinicius.cobucci@gmail.com) / ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-7919-444X>

## INTRODUÇÃO

O Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE) é uma das instituições da União, conforme previsão no artigo 13º, 1 do Tratado da União Europeia (TUE). Dentre suas atribuições, destaca-se o reenvio prejudicial, de acordo com o artigo 267 do Tratado de Funcionamento da União Europeia (TFUE). O presente estudo pretende analisar o acórdão prolatado pela Terceira Seção do Tribunal de Justiça no julgamento do caso C15-17, cujas partes são *Bosphorus Queen Shipping Ltd. Corp* contra *Rajavartiolaitos*, à luz da jurisprudência do Tribunal Internacional de Direito do Mar (TIDM) e do Tribunal Europeu de Direitos Humanos (TEDH).

O acórdão em questão trata da interpretação do artigo 220, numeral 6, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) e do artigo 7º, numeral 2, da Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa à poluição por navios e à introdução de sanções, inclusive penais, por crimes de poluição, alterada pela Diretiva 2009/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho. O Supremo Tribunal da Finlândia apresentou o pedido de reenvio prejudicial, com vários questionamentos que serão discutidos neste trabalho, em especial aqueles relativos ao conceito e alcance da prova dos danos ou de sua ameaça na descarga de substâncias no meio ambiente marinho, especificamente na zona econômica exclusiva (ZEE), para justificar a adoção de medidas pelo Estado costeiro, em especial a detenção da embarcação e seus tripulantes. Nesse contexto, serão estudados os pressupostos entendidos como necessários pela jurisprudência do TIDM e do TEDH para adoção das medidas de proteção ao ambiente, como a detenção da embarcação.

O objetivo do presente trabalho é verificar em que medida a interpretação dada pelo TJUE se difere de outros precedentes oriundos de outras cortes internacionais sobre os mesmos dispositivos da CNUDM. A pesquisa se justifica em razão das dificuldades inerentes à implementação do direito internacional, dado o seu caráter fragmentário e a existência de vários tribunais internacionais, os quais não se vinculam formalmente e sem qualquer hierarquia entre si. A análise das eventuais divergências permitirá a identificação de possíveis obstáculos à concretização prática do direito internacional, os quais, caso superados, permitirão maior coesão ao sistema.

A metodologia utilizada, portanto, deve compatibilizar-se com

a pesquisa em Direito Internacional e Direito Ambiental, de caráter multidisciplinar, buscando averiguar os pressupostos acima elencados, de forma a determinar o fio condutor das decisões de tribunais internacionais, em especial o TEDH, o TIDM e o TJUE, relativas à responsabilidade ambiental em ZEE. Desta forma, o método dedutivo possibilitou a análise dialética das referidas decisões a partir dos fundamentos nelas estabelecidos. A eleição de estudo específico de caso deu-se em virtude do paradigma que foi sendo fixado, paulatinamente, pelo TJUE, desembocando na compreensão e interpretação do caso C-15/17. Por fim, foi utilizada a técnica de pesquisa bibliográfica e documental para amparar o exame dos objetivos anteriormente delimitados.

## **1. A ATUAÇÃO DOS TRIBUNAIS INTERNACIONAIS EM MATÉRIA DE DANO AMBIENTAL MARÍTIMO**

Como explica Eduardo Ferrer Mac-Gregor (2017, p. 93), a judicialização de controvérsias internacionais demonstra a vontade dos Estados em desenvolver mecanismos judiciais que permitam que o direito internacional seja respeitado e aplicado. Segundo o autor, nos sistemas internacionais de proteção aos direitos humanos, a judicialização é de suma importância, pois se trata de um sistema horizontal, flexível, descentralizado e cujos meios de execução raramente comportam medidas coercitivas. Ante essas características próprias do direito internacional, os tribunais internacionais são fundamentais na aplicação, interpretação e execução das disposições contidas nos atos internacionais, de modo a oferecer coesão e promover a sua observância e cumprimento pelos Estados, por via diversa além dos meios políticos de persuasão e adesão. Prova disso é que os órgãos judiciais internos cada vez mais aplicam normas internacionais, reflexo da incorporação do direito internacional pelo ordenamento jurídico local.

Segundo Jenny Martinez (2003, p. 481-483), apesar de serem bastante raras as hipóteses nas quais dois ou mais tribunais internacionais se ocupam do mesmo caso concreto, o tratamento dos precedentes é uma das preocupações mais prementes das cortes internacionais. O mesmo tratado pode ser interpretado por vários tribunais e a deferência aos precedentes de outros pode conferir coesão ao sistema internacional. Esta coerência não necessariamente significa convergência, mas pelo menos um grau de conexão, para que as decisões façam parte de um todo maior. Por

não haver uma prática de precedentes vinculantes (*stare decisis*) nas cortes internacionais ou conflitos sistêmicos relevantes, a questão permanece em aberto. A autora oferece a seguinte solução:

(...) I suggest as a default rule that an international court should consider relevant decisions of other international courts, not depart from them unless necessary for the decision in the case at hand, and, when departing, articulate clearly the reasons for doing so. The requirement that the court at least engage with precedents, and not depart from them unnecessarily, obviously fosters a sort of dialogue among courts and makes it more likely that a coherent body of law will develop. A default rule of respecting nonbinding precedents from other courts gives more weight to nonbinding precedents than does our own domestic practice (in which precedents from sister jurisdictions may constitute persuasive authority but get no default deference). Nevertheless, differences between the national and international system--in particular, the fragility of the international system and the correspondingly greater need to build coherence and legitimacy--suggest that such a rule would be more important internationally (MARTINEZ, 2003, p. 487).

A partir desse marco teórico, por meio do método dialético, a decisão do TJUE será estudada com base em conceitos anteriormente formulados pela jurisprudência do TIDM e do TEDH. Também serão examinados outros artigos da Convenção os quais não foram devidamente apreciados pelo TJUE, mas foram detalhadamente analisados pelas outras cortes internacionais em contextos fáticos semelhantes. A análise dialética permitirá analisar eventuais divergências na interpretação e em que medida o TJUE não se ateu aos precedentes que poderiam ser considerados como um autêntico diálogo das cortes.

O TIDM é uma corte internacional especializada criada justamente pela CNUDM para aplicação do direito do mar e interpretação desta convenção. O fato de o TJUE não ter mencionado a jurisprudência daquela

corte merece reflexão sob a perspectiva de harmonização do sistema de direito internacional, tomando como base as premissas acima indicadas, que revelam o diálogo das cortes.

Segundo Mac-Gregor (2017, p. 96-97), o diálogo das cortes (*dialogue among courts ou judicial dialogue*) pode ser definido como a prática de cortes domésticas e/ou internacionais em que se usa a fundamentação ou entendimentos de outros tribunais para construir uma melhor interpretação de uma norma jurídica contida em um tratado ou constituição. Para o autor, este diálogo se apoia em uma deferência recíproca que permite a existência de uma interação livre e viva entre as cortes. Contudo, esta interação também procura respeitar as diferenças entre os tribunais, reconhecendo que a aplicação das normas pode variar de acordo com critérios como é o caso da competência definida pelo direito interno e das circunstâncias fáticas advindas da análise dos casos que serão apreciadas por cada tribunal.

O caso C15-17 do TJUE foi escolhido como foco inicial da pesquisa. Dada a importância do reenvio necessário no sistema comunitário de justiça europeu, a tese fixada no julgamento forma precedente importante a ser adotado por toda União Europeia. O julgado é importante, pois não se ocupa tão somente da interpretação do direito comunitário, e sim fixa diretamente a interpretação da CNUDM.

Como o TJUE cuidou de caso que versa sobre a interpretação da CNUDM, o próximo passo metodológico é compreender a jurisprudência do TIDM, pois se trata de corte internacional criada justamente para zelar pela correta aplicação da convenção. Ante o elevado grau de especialização da matéria, a análise do TIDM se faz necessária na perspectiva do diálogo das cortes como acima explicado.

Por fim, a escolha do TEDH se deu também da própria natureza desta corte como guardião do sistema europeu de proteção dos direitos humanos. No âmbito de sua competência, a análise de julgados de outras cortes é frequente, seja como parte do mérito, ou numa perspectiva também de diálogo com outros sistemas de proteção de direitos humanos, como o interamericano. A detenção, enquanto medida extrema para a proteção do meio ambiente, se liga diretamente ao direito fundamental à liberdade, o que justifica a análise da jurisprudência dessa corte.

## 2. EXPOSIÇÃO FÁTICA DO CASO CONCRETO E CONCLUSÕES DO TJUE

Para a compreensão do problema exposto, necessária uma breve apresentação fática do caso. Segundo o relatório do acórdão (CJEU, 2018), a Autoridade de Proteção das Fronteiras da Finlândia, afirma que o navio *Bosphorus Queen* efetuou uma descarga de hidrocarbonetos no mar enquanto atravessava a ZEE finlandesa. As autoridades finlandesas não tomaram medidas imediatas efetivas de combate à descarga destes poluentes. Também não havia indicação de produção de danos concretos. Quando o mesmo navio voltou a passar pela ZEE, a Autoridade de Proteção das Fronteiras, por meio de decisão de 23 de julho de 2011, determinou ao navio a prestação de uma garantia, bem como a sua detenção. No dia 25 de julho de 2011, prestada a garantia, o navio prosseguiu sua rota.

O Instituto Finlandês do Ambiente apresentou um parecer sobre os possíveis danos no dia 26 de julho de 2011. As principais conclusões foram as seguintes: i) pelo menos parte dos hidrocarbonetos pode ter alcançado a zona litorânea, com possível prejuízo ao uso de tal zona para lazer; ii) produção de efeitos adicionais no alto mar; iii) prejuízo ao bom desenvolvimento da situação do ambiente no mar Báltico; iv) perigo às aves que se alimentam e descansam no mar; v) dano ao fitoplâncton e zooplâncton; vi) danos aos peixes espinhos; sedimentação e, vii) possível dano ao fundo do mar. Por tais razões, a Autoridade de Proteção de Fronteiras aplicou a multa. Foi intentada ação para anulação das decisões administrativas de aplicação da garantia e da multa, sob o fundamento de que a descarga não causou danos importantes ao meio ambiente e que só os órgãos do Estado da bandeira do navio, no caso o Panamá, teriam competência para conhecer do processo.

Em primeiro grau, a ação foi julgada improcedente e restou provada a descarga de 900 litros de hidrocarbonetos. Houve recurso até o Supremo Tribunal da Finlândia, o qual suspendeu o processo para submissão ao TJUE das questões prejudiciais.

A parte dispositiva do acórdão fixou a tese de que o artigo 220, numeral 6, da Convenção e o artigo 7º, numeral 2, da Diretiva 2005/35 CE devem ser interpretados no sentido de que os termos “prova manifesta” ou prova inequívoca” visam não só à prática de uma infração, mas igualmente à prova manifesta das consequências dessa infração. Para apreciar tais consequências, devem ser levados em conta os indícios que permitam demonstrar que o dano foi provocado ou a que houve a ameaça de dano

em relação aos bens e interesses conexos do Estado costeiro. Além disso, fundamental a avaliação da importância ou magnitude do dano ou ameaça. Nesta avaliação, deve-se levar em conta o caráter cumulativo da lesão dos vários bens e interesses e as consequências previsíveis das descargas, com base não só nos dados disponíveis científicos, mas também a natureza da substância, volume, sentido e velocidade e duração da propagação.

### **3. A ZEE E AS MEDIDAS DE PROTEÇÃO AO AMBIENTE NA CNUDM DE ACORDO COM A JURISPRUDÊNCIA DO TIDM**

A ZEE é um regime jurídico-espacial criado pela CNUDM em seu artigo 53. Trata-se de regime jurídico híbrido, segundo o qual o Estado costeiro detém direitos de soberania e jurisdição, mas se asseguram direitos aos Estados estrangeiros típicos do alto-mar, como a liberdade de navegação. Segundo o artigo 56, na ZEE, o Estado costeiro tem direitos de soberania para conversão e gestão dos recursos naturais e de jurisdição para proteção e preservação do meio marinho. Este artigo faz a ressalva de que os direitos de soberania são exercidos conforme as disposições da Convenção.

Já o artigo 220, numeral 3, da Convenção declara que, quando o Estado tiver motivos sérios para acreditar que uma embarcação que navegue na sua ZEE ou mar territorial cometeu uma violação das regras e normas do direito internacional para prevenção, redução e controle da poluição proveniente de embarcações ou das leis e regulamentos de seu direito interno, esse Estado pode exigir que a embarcação forneça informações sobre sua identidade e outros registros para se determinar se foi cometida a infração.

O artigo 220, numeral 6, ao seu turno, afirma que, quando existir prova manifesta e objetiva de que a embarcação que navegue na ZEE cometeu uma das infrações acima descritas no numeral 3, tendo como resultado uma descarga substancial que provoque ou ameace provocar danos importantes para o litoral ou para os interesses conexos dos Estados ou para os recursos de seu mar territorial ou ZEE, quando as provas a justificarem, pode iniciar procedimentos, inclusive a detenção.

Nesse sentido, uma importante norma no regime jurídico da ZEE é o artigo 73 que trata da execução de leis e regulamentos do Estado costeiro. De acordo com tal artigo, o Estado costeiro, no exercício dos seus respectivos direitos de soberania de conservação dos recursos vivos

da ZEE, pode tomar as medidas que sejam necessárias, incluindo visita, inspeção, apressamento e medidas judiciais, para garantir o cumprimento das leis e regulamentos por ele adotados em conformidade com a CNUDM. No numeral 2, há previsão de que embarcações apresadas e as suas tripulações devem ser libertadas sem demora logo que prestada uma fiança ou garantia idônea.

Vê-se que o artigo 73 é abrangente. Uma vez reconhecido o direito de soberania, nos termos do artigo 56 para fins de exploração dos recursos naturais, o artigo 73 reconhece o exercício de tal direito, por meio de leis e regulamentos internos do Estado, desde que observadas as disposições da Convenção. O artigo 73 é textualmente mais restrito que o artigo 56, numeral 1, pois este trata da exploração, aproveitamento e gestão dos recursos naturais vivos ou não vivos, enquanto aquele trata dos recursos vivos. O caso concreto envolve recursos naturais vivos, pois a autoridade ambiental finlandesa constatou possíveis danos à fauna marinha. Apesar dessa restrição, intencional ou não, a interpretação conjunta dos dois dispositivos permite reconhecer os direitos de soberania na ZEE para gestão e proteção em sentido amplo de recursos naturais e proteção do ambiente, o que confere aos Estados o direito à execução de suas leis e regulamentos, desde que em conformidade com a Convenção. Como será visto adiante, o TIDM não interpreta de modo restrito a gestão dos recursos naturais vivos.

Já o artigo 220 se encontra na Seção 5 da CNUDM, a qual trata da prevenção, redução e controle da poluição ao ambiente marinho, aqui incluso todos os regimes jurídicos, desde o alto mar até as águas interiores dos Estados costeiros. O artigo 220, numeral 6, é norma especial, pois trata justamente do combate à poluição marinha, em especial a descarga que cause danos significativos ou sua ameaça. Como norma específica, poderia ser compreendido como parte das limitações previstas pelo artigo 73, numeral 1, no sentido de criação de requisitos adicionais para a hipótese regulada. No entanto, esta não parece ser a melhor conclusão.

O TIDM interpreta o artigo 73 de modo amplo, já que discute a possibilidade de regulação de atividades que possam impactar os recursos vivos indiretamente. No primeiro caso submetido ao TIDM (*The M/V Saiga Case*), o reabastecimento de combustíveis ao navio e a sua regulação foi tratado como potencial exercício dos direitos de soberania do Estado na ZEE:



In light of article 73 of the Convention and the contentions of Saint Vincent and the Grenadines, the question to be considered can be stated as follows: is “bunkering” (refuelling) of a fishing vessel within the exclusive economic zone of a State to be considered as an activity the regulation of which falls within the scope of the exercise by the coastal State of its “sovereign rights to explore, exploit, conserve and manage the living resources in the exclusive economic zone”? If this were the case, violation of a coastal State’s rules concerning such bunkering would amount to a violation of the laws and regulations adopted for the regulation of fisheries and other activities concerning living resources in the exclusive economic zone. The arrest of a vessel and crew allegedly violating such rule would fall within the scope of the article 73, paragraph 1, of the Convention and the prompt release of the vessel and the crew upon the posting of reasonable bond or other security would be an obligation of the coastal State under article 73, paragraph 2. In case such prompt release is not affected by the coastal State, article 292 could be invoked (ITLOS, 1997).

Ainda que a atividade de reabastecimento não fosse enquadrada na hipótese do artigo 73, o TIDM entendeu que a discussão acerca da natureza da atividade nos termos do artigo 73, numeral 1 é irrelevante, pois basta a alegação de não cumprimento do artigo 73, numeral 2 da Convenção, para que se conclua que a alegação encontra-se suficientemente fundamentada (ITLOS, 1997). Dessa forma, é possível concluir que o TIDM não entende como necessária a prova de que a atuação na ZEE pelo Estado costeiro ocorra para efeitos de gestão dos recursos vivos. Basta a alegação de que o Estado agiu com base em tal fundamento e segundos os poderes previstos no artigo 73, numeral 1.

Esta decisão é importante pelas seguintes razões. Em primeiro lugar, o tribunal estabeleceu que não há necessidade de prova de que o Estado que efetuou a detenção da embarcação tenha atuado dentro da esfera de poderes do artigo 73, numeral 1 da Convenção. O próprio TIDM

debate acerca ou não da possibilidade do abastecimento se enquadrar em tal exercício. Aqui, trata-se claramente de perigo abstrato do reabastecimento em alto mar. A prática em si é sujeita à regulação, com a desnecessidade de qualquer ocorrência de dano concreto, isto é, que tenha ocorrido algum acidente (em sentido amplo) com prejuízo ao ambiente marinho. O reabastecimento não trata do manejo de recursos vivos de modo direto, apenas de modo indireto, em função do perigo abstrato caso haja evento danoso. Assim, conclui o TIDM que basta que a detenção tenha ocorrido em função da alegação do exercício dos direitos de soberania, nos termos do artigo 73, numeral 1. O importante é que haja a pronta liberação, desde que apresentada a pronta fiança ou garantia idônea, nos termos do artigo 73, numeral 2. Caso o Estado costeiro não o faça, poderá ser aplicado o artigo 292 da Convenção.

Em segundo, o tribunal não analisou a natureza da infração ou de suas consequências, já que sequer afirmou a necessidade de que o Estado costeiro tenha agido no pleno exercício de seus direitos de soberania. A análise se deu do ponto de vista formal, isto é, sem análise do conteúdo ou consequências da infração ou da resposta estatal.

E, finalmente, em terceiro, o TIDM reconhece que o mérito do caso não é discutir se a detenção foi ou não legítima, e sim se houve violação à pronta liberação após a fiança (ITLOS, 1997). Assim, para o TIDM, a questão se resolve na razoabilidade da fiança. No julgamento do Caso n. 5, a corte assim se manifestou:

In the M/V Saiga Casa, the Tribunal stated that the “criterion of reasonableness encompasses the amount, the nature and the form of the bond or financial security. The overall balance of the amount, form and nature of the bond or financial security must be reasonable” (Judgment of 4 december 1997, paragraph 82). The Tribunal considered that a number of factors are relevant in an assessment of the reasonableness of bonds or other financial security. They include the gravity of the alleged offences, the penalties imposed or imposable under the laws of the detaining State, the value of the detained vessel and of the cargo seized, the amount of the bond imposed by the detaining State and its form (ITLOS, 2000a).

No Caso n. 6 (*Montfuorco Case*), o TIDM reitera a jurisprudência anterior e ainda explicitamente afirma que as circunstâncias acima não são taxativas, tampouco o tribunal tem como intenção elencar critérios rígidos em relação a cada uma delas (ITLOS, 2000b).

Vê-se, portanto, que os critérios são analisados no caso concreto, levando-se em conta o direito interno de cada Estado e circunstâncias como a gravidade das alegações, as penalidades a serem impostas, entre outros fatores não taxativos.

A qualidade técnica destes julgados repercutiu no reconhecimento do TIDM como foro adequado para solução de conflitos internacionais:

No obstante, a fin de despejar toda duda sobre la actuación del tribunal y sus miembros en los asuntos referidos al buque M/V SAIGA, resulta útil afirmar que la comunidad internacional observaba con atención su desarrollo y resolución, ya que se encontraba en evaluación nada más –y nada menos– que el futuro prestigio del tribunal. A juzgar por los acontecimientos posteriores, entendemos que estos casos instauraron un aura de reputación impecable para el tribunal que demostró estar a la altura de un desafío cuya solución, decidida dentro de los parámetros y límites de la Convención, encontró una recepción positiva en la opinión de los Estados parte. Un ejemplo de esta última afirmación es el incremento de Estados partes que han optado por el tribunal en las declaraciones efectuadas de conformidad con el artículo 287 de la Convención que supera al número de cuarenta elecciones, situándose incluso por encima de la CIJ y la opción de arbitraje especial prevista en el anexo VII de la Convención (GODIO, 2017, p. 351).

#### 4. O TRIBUNAL EUROPEU DE DIREITOS HUMANOS E A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR

Em caso similar, o TEDH discutiu a fiança imposta ao capitão de navio em razão de investigação criminal por danos causados por sua embarcação ao meio ambiente marinho, no caso *Mangouras vs. Espanha* (ECHR, 2009). Em síntese, a pretensão do autor era que a fiança, tal como estabelecida, violava a Convenção Europeia para Proteção dos Direitos Humanos e Liberdades Fundamentais, mais especificamente o Artigo 5, § 3º da Convenção, por ser excessiva e fixada sem levar em conta as suas condições pessoais. Neste caso, também houve vazamento de óleo na costa espanhola.

Além da análise do direito penal espanhol, foi também analisada a CNUDM. Em especial foram citados os artigos 220, 221, 227, 230 e 292. Quanto a este último artigo, o acórdão faz menção específica à observação de se tratar de remédio convencional quanto à detenção por atos de poluição. O TEDH traz a interpretação da Diretiva 2005/35 pelo próprio TJUE em outro precedente, o caso C-308/06, o qual fixa parâmetros para interpretação de negligência no âmbito da aplicação da diretiva. Houve, então, aplicação do diálogo das cortes, como definido acima. Ao final, o TEDH concluiu que a fiança, ainda que elevada, foi adequada à luz do dano causado e atende às finalidades. Em momento algum foi exigida qualquer prova das consequências ou vinculação direta do montante da fiança quanto às consequências do dano.

E, para fixação da fiança, o TEDH se valeu justamente do entendimento jurisprudencial do TIDM. Apesar de o TIDM não fixar um rol taxativo para fixação das condições da fiança, o TEDH se valeu da mesma formulação teórica jurisprudencialmente criada para interpretação do artigo 292 da CNUDM. Em passagem importante, a qual bem ilustra o diálogo das cortes, o TEDH cita textualmente a jurisprudência do TIDM e a adota como fundamento para decidir, na linha teórica trazida por Jenny Martinez:

The provisions concerning detention and release of vessels and crews have been interpreted by the International Tribunal for the Law of the Sea (“the Tribunal”). In doing so, the Tribunal has laid down

a number of criteria in order to determine what constitutes a reasonable bond within the meaning of Article 73 of UNCLOS read in conjunction with Article 292 of that Convention. Hence, it is interesting to examine the approach taken by the Tribunal in cases relating to the detention of a foreign national by the coastal State and the fixing of the amount of bail. However, it should be borne in mind, firstly, that the Tribunal, unlike the Court, is tasked with striking a balance between the competing interests of two States rather than the interests of an individual and those of a State. Secondly, the issues brought before the Tribunal concern the detention and release of both crews and vessels. Thirdly, unlike the instant case, which is about an environmental disaster, the vast majority of cases before the Tribunal concern fisheries-related violations. In its judgment of 6 August 2007 in *Hoshinmaru* (Japan v. the Russian Federation), the Tribunal summarised the principles it applies in deciding what constitutes a reasonable bond. The relevant extracts reads as follows: The Tribunal has expressed its views on the reasonableness of the bond in a number of its judgments. In the *Camouco* case it stated: 'the Tribunal considers that a number of factors are relevant in an assessment of the reasonableness of bonds or other financial security. They include the gravity of the alleged offences, the penalties imposed or imposable under the laws of the detaining State, the value of the detained vessel and of the cargo seized, the amount of the bond imposed by the detaining State and its form' (*ITLOS Reports 2000*, p. 10, at p. 31, para. 67). In the *Monte Confurco* case it added that: 'This is by no means a complete list of factors. Nor does the Tribunal intend to lay down rigid rules as to the exact weight to be attached to each of them' (*ITLOS Reports 2000*, p. 86, at p. 109, para. 76). In the *Volga* case it stated that: 'In assessing the reasonableness of the bond or other security, due

account must be taken of the terms of the bond or security set by the detaining State, having regard to all the circumstances of the particular case' (*ITLOS Reports 2002*, p. 10, at p. 32, para. 65). In the *Juno Trader* case the Tribunal further declared: '[t]he assessment of the relevant factors must be an objective one, taking into account all information provided to the Tribunal by the parties' (*ITLOS Reports 2004*, p. 17, at p. 41, para. 85). (ECHR, 2009).

## 5. ANÁLISE DIALÉTICA DOS JULGADOS

Da simples leitura do dispositivo objeto do reenvio, isto é, o artigo 220, numeral 6, da CNUDM, vê-se que não há menção às consequências da infração. Para a avaliação dos danos importantes, também não há expressamente qualquer indicativo quanto à necessidade de mensuração da duração e velocidade de propagação e da nocividade da substância.

Em sua fundamentação, o TJUE levou em conta a Convenção sobre a Intervenção em Alto Mar, assinada em Bruxelas em 1969, e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição de por Navios ("International Convention and Protocol for the Prevention of Pollution from Ships" - MARPOL), assinada em Londres em 1973. Até então não havia previsão da ZEE, a qual foi criada pela CNUDM em 1982. Para o caso concreto analisado, o dano ocorreu na ZEE, logo as principais respostas aos questionamentos decorrem da própria Convenção.

Além dessas outras duas convenções, o TJUE se vale da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, de 1969. Segundo o TJUE, o artigo 31 da Convenção de Viena prevê a regra geral de interpretação, no sentido de que o tratado deve ser interpretado de boa-fé, de acordo com o sentido comum a atribuir aos termos do tratado no seu contexto e à luz dos respectivos objetos e fim.

A criação de requisitos não previstos pelo artigo 220, numeral 6, não leva em conta a própria regra geral de interpretação trazida pela Convenção de Viena. Como os termos do tratado devem ser interpretados segundo seu contexto, à luz do objeto e fim, o artigo 220, numeral 6 deve ser interpretado com base nos demais dispositivos da Convenção, como será feito adiante.

Nos itens 64 e 65 do acórdão, o TJUE entendeu que o poder de

intervenção do Estado costeira na sua ZEE, nomeadamente o poder de ordenar a detenção de uma embarcação, pressupõe, a fim de assegurar um justo equilíbrio entre os interesses do Estado costeiro e a liberdade de navegação internacionalmente assegura, a prova suficiente e não uma suspeita séria da prática por essa embarcação de uma infração que tenha provocado ou ameaçado a provocar danos importantes. Por essa razão as consequências também devem ser englobadas na prova manifesta (CJEU, 2018).

O TJUE, ao analisar a necessidade da prova das consequências da infração, nos termos do artigo 220, numeral 6, levou em conta a necessidade de se garantir a liberdade de navegação. Este é o cerne do julgado. Para a interpretação adequada do dispositivo, ao levar em conta bens jurídicos em situação de aparente tensão, liberdade de navegação e proteção ao meio ambiente, entendeu a corte que havia necessidade da prova do dano e das consequências.

No entanto, o TJUE não levou em conta o artigo 292 da Convenção. Este é o remédio convencional que garante a pronta liberação do navio, em caso de detenção ilegal. Para tanto, basta que se proceda ao depósito da garantia ou da fiança. É este dispositivo que garante a liberdade de navegação. A prestação da garantia fixada pelo Estado costeiro é o ponto chave e não a prova das consequências da infração. Para o TIDM, basta a alegação do exercício dos direitos de soberania, sendo desnecessária a fundamentação e análise prévia de que o Estado tenha atuado dentro dos estritos limites da CNUDM.

Se o TIDM admite a possibilidade do exercício dos direitos de soberania na ZEE, com aplicação da medida extrema da detenção, sem a devida análise dos fundamentos para tanto, como no caso que envolve perigo abstrato, sem qualquer tipo efetivo de dano concreto, não há razão para se entender pela necessidade da prova das consequências da infração nos termos do artigo 220, numeral 6, como interpretou o TJUE. As consequências do dano, nesse contexto, poderiam ser enquadradas como um desdobramento da avaliação do dano, contudo não são um critério a ser obrigatoriamente avaliado, conforme analisado alhures. As razões para tanto são simples, pois a detenção pode se dar com base em infração de normas relativas até mesmo ao perigo abstrato, como o reabastecimento em alto mar, como visto no primeiro caso do TIDM.

Ainda que o TIDM não analise especificamente as razões da detenção e sim a liberação mediante garantia, todo o sistema deve ser

interpretado de forma lógica e coesa, com o fim de se evitar medidas contraditórias, ou seja, por meio de uma interpretação sistemática. Segundo Juarez Freitas (1995 apud PASQUALINI, 1995, p. 99-100), a interpretação sistemática pode ser compreendida como a atribuição da melhor significação, dentre várias possíveis, aos princípios, às normas e aos valores jurídicos, de modo a hierarquizá-los num todo aberto, com a fixação do alcance e superação das antinomias, de forma teleológica, para resolução de conflitos concretos. Neste contexto, vê-se que a solução dada pelo TJUE não permite a superação de contradições acima apontadas.

Segundo Jensen, é necessária a distinção das hipóteses previstas no artigo 220 da CNUDM:

With regard to the quality of evidence required to enforce jurisdiction, paragraph 3 and 5 require only 'clear grounds for believing' while paragraph 6 requires 'clear objective evidence'. Practically, there is of course a problem to obtain evidences without physically inspection of the ship. However, 'clear grounds for believing', could be obtained by, inter alia, surveillance or notifications. 'Clear objective evidence' can probably only be obtained through inspections, for instance with legal basis in paragraph 5. Furthermore, paragraph 5 and 6 only allow enforcement jurisdiction when the violation has resulted in pollution of the marine environment. No such consequence is required in paragraph 3 and information can be asked for regardless of any actual damage. (JENSEN, 2006, p. 30).

Para o autor, os numerais 5 e 6 da CNUDM exigem apenas o resultado da poluição do ambiente marinho, enquanto na hipótese do artigo 220, numeral 3 da CNUDM, o Estado costeiro pode exigir informações sem o dano. A interpretação doutrinária acima dispensa qualquer prova da consequência da infração. Basta apenas uma evidência objetiva e clara para que se aplique a hipótese do numeral 6.

O artigo 220, numeral 6 da CNUDM, portanto, deve ser interpretado não no sentido de que haja necessidade de prova objetiva e manifesta da descarga, enquanto pressuposto para que haja detenção, já



que outras hipóteses menos gravosas, sem que haja efetivamente dano concreto, autorizam a detenção. No caso específico de haver descarga, o dano provocado ou sua possível ameaça deve ser levado em conta. A *contrario sensu*, é possível concluir pela possibilidade de descargas toleradas que não causem dano importante ou sua ameaça. Algumas destas descargas encontram previsão em normas jurídicas, como se verá abaixo. Desta forma, o conceito de dano importante encontra respostas no próprio ordenamento jurídico internacional, o qual fornecerá os parâmetros técnicos para a avaliação do dano no caso concreto.

Segundo Henrik Ringbom (1999, p. 22), a CNUDM não cria nenhuma regra técnica ou relativa à poluição para navegação e apenas se refere aos padrões (“standards”) que foram acordados em outros foros, principalmente pela Organização Marítima Internacional. Mais de 100 (cem) Estados ratificaram os mais importantes tratados sobre segurança marítima e proteção ambiental. Os Estados remanescentes, de forma indireta, se vinculam a tais normas, pois a CNUDM faz referência às regras geralmente aceitas; cria-se, portanto, um sistema bastante completo e abrangente quando aos padrões mais fundamentais, a partir de pressupostos que devem ser observados por todos os Estados (RIGBON, 1999, p. 22).

Uma das mais importantes normas técnicas, segundo a doutrina, se encontram na MARPOL:

Discharge standards regulate the release of pollutants (for example, by defining the maximum permissible releases of oil, sewage or garbage) from vessels into the environment. Although discharges can be accidental, discharge standards generally are directed at non-accidental, operational discharges such as routine tank cleaning and ballasting operations, since accidents are non purposive and hence not amenable to direct regulation. The principal discharge standards are contained in the International Convention and Protocol for the Prevention of Pollution from Ships (Marpol). (BODANSKY, 1991, p. 722-30).

O artigo 211, numeral 1, da CNUDM declara que os Estados deverão, por meio de conferência diplomática ou organização internacional,

deverão estabelecer regras para reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de embarcações. No caso específico da ZEE, a CNUDM estabelece que os Estados podem adotar leis e regulamentos para prevenção, controle e redução da poluição, de acordo com as regras internacionalmente estabelecidas no numeral 1. A preocupação da CNUDM é justamente estabelecer “standards” praticamente convergentes que tenham aceitação universal, com a uniformização de parâmetros globalmente.

Como aponta Nengye Liu (2010, p. 244), os conceitos de descarga considerável/substancial e dano importante previstos na CNUDM são bastante vagos. Assim, enquanto a CNUDM foca no regramento geral quanto às consequências jurídicas de uma descarga ilegal, a MARPOL “also pays attention to Construction, Design, Equipment and Manning (CDEM) measures on board irrespective of whether discharges take place or not” (LIU, 2010, p. 248).

Por tal razão, vê-se a necessária integração entre a aplicação da CNUDM e da MARPOL. Contudo, para análise acerca da ilicitude ou não das descargas, deve-se ter em conta que a maior parte das descargas tem natureza operacional e resulta, portanto, de ações deliberadas e não de acidentes (RIGBON, 1999, p. 25).

Assim, a questão jurídica colocada pelo TJUE é, na prática, mais complexa e exige conhecimento técnico interdisciplinar detalhado e aprofundado:

It is therefore generally difficult to verify violations of the rules by means of port state control only. Examination of on-board documents required by MARPOL, such as the oil and garbage record books, rarely in itself provides sufficient evidence of discharges at sea. Checking compliance at sea, on the other hand, involves considerable practical difficulties. Only a few states have the possibility to regularly check the occurrence of operational pollution in their coastal waters and even if such pollution were detected, it would normally be very difficult to establish who was the actual polluter (RIGBON, 1999, p. 25).

Esta aplicação conjunta da CNUDM e da MARPOL provoca vários questionamentos em razão de algumas incompatibilidades entre seus textos, além de possíveis conflitos com a legislação interna dos Estados costeiros. De acordo com Sophia Kopela:

MARPOL sets up specific requirements and standards for discharge of waste at sea, and also provides that sanctions should be established by national jurisdictions should any violation of these requirements occur (Article 4). Regulation 11 (now Regulation 4) of MARPOL Annex I provides that Regulation 9 (now Regulation 15)<sup>15</sup> shall not apply (and therefore a discharge shall not be prohibited) to the discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment: (i) provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and (ii) except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result. (KOPELA, 2012, p. 314)

Segundo a autora, a justiça francesa, ao julgar o vazamento do navio Erika, rejeitou a interpretação de que a criminalização de comportamentos negligentes seria contrária à MARPOL. Desde que a lei do Estado costeiro para proteção do meio ambiente marinho se destine a implementar um acordo internacional, esta lei pode estabelecer critérios mais rigorosos para proteção. A mesma crítica é feita à Diretiva 2005/35 da União Europeia, a qual, segundo parte da doutrina, estabelecer critérios mais rigorosos que a MARPOL (KOPELA, 2012, p. 315-316).

No caso da Diretiva 2005/35 do Parlamento Europeu e do Conselho, as descargas que não são consideradas infrações estão previstas no artigo 5. Pelo numeral 1, tais descargas devem atender às condições estabelecidas nas regras 9 ou 10 ou nas alíneas a) ou c) do artigo 11 do anexo I, na regra 5 ou nas alíneas a) ou c) da regra 6 do anexo II da MARPOL. Pelo numeral 2, não são consideradas infrações para o armador, o comandante e a tripulação sob as suas ordens, as descargas que preenchem as condições

estabelecidas na alínea b) da regra 11 do anexo I ou na alínea b) da regra 6 do anexo II da MARPOL.

A análise qualitativa das descargas e seu enquadramento como poluição, de acordo com os parâmetros técnicos da MARPOL, escapam aos objetivos do presente trabalho. No entanto, no caso concreto, para exata compreensão da natureza da descarga e da configuração do dano, os parâmetros técnicos da MARPOL devem ser levados em consideração. O regramento jurídico da CNUDM, enquanto uma convenção-quadro, só pode ser implementado por outras regulamentações técnicas previstas em outros acordos internacionais específicos (LIU, p. 2010, p. 246-247).

Feito este breve panorama acerca da importância da MARPOL para análise do dano no caso concreto, passa-se a análise dos outros julgados paradigmas para comparação. No julgado do TEDH, entendeu-se corretamente a fiança como garantidora da liberdade de navegação, como interpreta o TIDM. Além disso, se valeu dos mesmos critérios utilizados pelo TIDM para analisar se a fiança foi excessiva ou não. Nesta análise, como visto acima, não havia menção à necessidade de valoração das consequências da infração ou da prova de sua ocorrência para justificar a intervenção do Estado costeiro. Da mesma forma, as consequências da infração sequer foram elencadas como pressupostos ou condicionantes para a fixação da fiança.

De acordo com Mac-Gregor (2017), este diálogo entre as cortes surgiu da prática dos próprios tribunais e acompanha a tendência de globalização e a transformação do conceito tradicional de soberania. Por tal razão, uma atitude isolacionista, por parte de um tribunal, seria uma opção na contramão da tendência contemporânea. Assim, parte de cada corte a escolha por participar ou não desta construção ou até mesmo se valer de outros precedentes na análise de seus casos.

O julgado da TJUE é um exemplo em que a corte, de forma consciente ou não, se absteve de utilizar precedentes de outros tribunais. Por outro lado, o TEDH se valeu da fundamentação e construção teórica do TIDM. Importante pontuar que o TEDH usou também a interpretação do próprio TJUE quanto ao entendimento da negligência na diretiva em questão no caso C-308/06.

A questão relativa à configuração dos elementos da responsabilidade é relevante no direito europeu. Já no Livro Branco, a União Europeia manifestou o seguinte entendimento, especialmente quanto à dificuldade do ônus da prova:

Liability is only effective where polluters can be identified, damage is quantifiable and a causal connection can be shown. It is therefore not suitable for diffuse pollution from numerous sources. Reasons for introducing an EC liability regime include improved implementation of key environmental principles ('polluter pays', prevention and precaution) and of existing EC environmental laws, the need to ensure decontamination and restoration of the environment, better integration of the environment into other policy areas and improved functioning of the internal market. Liability should enhance incentives for more responsible behaviour by firms and thus exert a preventive effect, although much will depend on the context and details of the regime. (...) Burden of proof. In environmental cases, it may be more difficult for a plaintiff and easier for a defendant to establish facts concerning the causal link (or the absence of it) between an activity carried out by the defendant and the damage. Therefore, provisions exist in several national environmental liability regimes to alleviate the burden of proof concerning fault or causation in favour of the plaintiff. (EUROPEAN COMMISSION, 2000, p. 7, p. 17-18).

Ao exigir a prova das consequências da infração a justificar a medida, vê-se que o TJUE se afastou da direção antes esposada pela UE no Livro Branco anos antes. Aliás, a questão da efetividade dos mecanismos de responsabilização civil é objeto de atenção e preocupação pelo direito internacional. A Comissão de Direito Internacional da Organização das Nações Unidas se ocupa de duas propostas de regulamentações importante: a primeira é relativa à responsabilidade internacional em caso de prejuízo causado por um dano transfronteiriço resultante de atividade perigosa (Projeto de Resolução A/C.6/62/L.19); a segunda é o Projeto de Princípios relativos à alocação de perdas em caso de dano transfronteiriço decorrente de atividades de risco ambiental (MATA DIZ, COSTA, LOPES, 2018, p. 130).

Segundo as autoras, tais projetos têm entre seus objetivos a necessidade de assegurar o devido ressarcimento e reparação às vítimas que sofram perdas causadas por um dano transfronteiriço e a preservação e proteção do meio ambiente, enquanto bem jurídico e patrimônio comum da humanidade. Esta tendência reflete a política de preservar o meio ambiente como recurso valioso para a geração atual e as futuras, com adoção de mecanismos que permitam a responsabilização mais efetiva, como a exclusão da necessidade de se provar culpa. Além disso, a Comissão entendeu que seria interessante reduzir o ônus da prova, de modo a formatar um regime jurídico que ao mesmo tempo não incentivasse atividades perigosas e garantisse a efetiva reparação das vítimas. Uma das razões para tanto é justamente a dificuldade do estabelecimento da relação de causalidade com certeza científica ou prova razoável (MATA DIZ, COSTA, LOPES, 2018, p. 142).

A própria Diretiva 2005/35 do Parlamento Europeu e do Conselho tem sido criticada, como vista acima, por supostamente expandir as possibilidades de responsabilização, o que reverteria em maior proteção ao meio ambiente marinho. Por outro lado, o TJUE criou elementos adicionais para que se permita a responsabilização, isto é, a prova da consequência da infração. A questão aparentemente simples do ponto de vista jurídico, contudo demanda uma análise técnica profunda dos critérios para mensuração da descarga, principalmente as disposições da MARPOL, como discutido anteriormente.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O TIDM entende ser possível a aplicação de medidas gravosas, como a detenção de embarcação, pelo Estado costeiro, se alegado o exercício de direitos de soberania na ZEE. A detenção pode ser aplicada em casos que envolvem perigo abstrato, sem a efetiva ocorrência de um dano. O TIDM também não exige que a detenção se dê para a gestão e proteção de recursos vivos, de forma restrita, na ZEE. A interpretação é extensiva, para abranger atividades com possível perigo abstrato aos recursos vivos, dispensada a ameaça concreta de dano.

Este poder decorre do artigo 73, numeral 1 da Convenção, o qual é limitado pelo numeral 2 subsequente: uma vez prestada a garantia, o navio precisa ser liberado. Caso assim não se proceda, o navio detido pode se valer do remédio convencional previsto no artigo 292 da Convenção.

O TIDM não analisa a licitude ou não da detenção, mas a razoabilidade da fiança, com base em critérios não taxativos, sem que haja menção obrigatória às consequências do dano.

Assim, o TIDM não exige a prova do dano alegado ou de suas consequências para que o Estado costeiro exerça o seu direito à detenção, vez que esta pode ser exercida em outros casos sem o resultado naturalístico, por mera ofensa às leis e regulamentos do direito costeiro.

A interpretação dada pelo TJUE ao artigo 220, numeral 6 da Convenção, reproduzido na Diretiva n. 2005/35 do Parlamento Europeu e do Conselho, fragiliza a proteção ao meio ambiente. Ao exigir a prova inequívoca das consequências da infração, o TJUE vai além da jurisprudência do TIDM, o qual reconhece o direito do Estado costeiro de tomar as medidas que julgar cabíveis na ZEE. A garantia da liberdade de navegação pela Convenção é a prestação da fiança, que por sua vez é assegurada pelo artigo 292, o qual prevê possibilidade de recurso ao TIDM para assegurar a liberação imediata. A liberdade de navegação se vincula à natureza e extensão da fiança, a qual deve guardar proporcionalidade com o dano, o qual prescinde de prova de suas consequências.

O artigo 220, numeral 6, deve ser interpretado como norma especial, não no sentido de criação de requisitos adicionais. Uma vez constatada a descarga de substâncias, é preciso que se realize a análise técnica, com base em outros instrumentos internacionais, notadamente a MARPOL. Dada a natureza operacional de várias descargas, é possível que configurem dano importante, pois são toleradas. Para as demais descargas que causam ou ameaçam causar poluição, basta prova objetiva de sua ocorrência. As possíveis consequências do dano não precisam ser provadas, pois a convenção não exige, tampouco o TIDM. Para que se justifique a atuação do Estado costeiro em sua ZEE, basta que haja proporcionalidade entre a fiança e o dano alegado. Esta análise não se dá com base em critérios taxativos, tampouco necessita de provas concretas. A razoabilidade é analisada de forma bastante elástica pelo TIDM, o qual nega a fixação de critérios fixos.

O TEDH, corretamente, analisou a fiança aplicada em caso de dano ao meio ambiente marinho de acordo com os parâmetros do TIDM. Ainda que não haja menção explícita ao método exposto por Jenny Martinez na introdução do trabalho, vê-se como a deferência ao precedente de outras cortes internacionais traz sistematicidade ao direito internacional e fortalece a sua coesão e aplicação prática.

A interpretação do TJUE fragiliza a proteção ambiental, ao exigir requisitos mais rigorosos, sob o fundamento de garantia da liberdade de navegação. A liberdade de navegação, à luz da jurisprudência do TIDM, encampando pelo TEDH, é garantida pela prestação de fiança razoável e possibilidade de acesso ao próprio tribunal para a liberação imediata. A ponderação do conflito de interesses não diz respeito à prova ou não do dano e de suas consequências, mas sim à razoabilidade da garantia prestada.



# A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DIREITO DO MAR E O DIÁLOGO DE CORTES NA PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO

## ABSTRACT

---

This article aims to study case C15-17, in which the Court of Justice of the European Union analyzed how the United Nations Convention of the Law of the Sea should be interpreted. In this ruling, the court fixed more strict criteria to allow the coastal state to adopt measures to protect the environment in response to damages occurring in its exclusive economic zone. Through a dialectical perspective, grounded on a judicial dialogue theory, it is argued that the court has leaned away from concepts already established by other international courts, such as the International Tribunal of the Law of The Sea and the European Court of Human Rights. Despite the recent trends towards a more protective approach in international environmental law, according to this ruling, through an extensive interpretation, the coastal state must also prove the consequences of the damage. This work uses a deductive methodology through case studies and bibliography and documental research.

**Keywords:** Economic Exclusive Zone. Judicial Dialogue. Marine Environment Protection.

## REFERÊNCIAS

BODANSKY, Daniel. Protecting the Marine Environment from Vessel-Source Pollution: UNCLOS III and Beyond. *Ecology Law Quarterly*, v. 18, p. 719-777, 1991.

BRASIL. **Decreto n. 99.165**, de 12 de março de 1990. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 19 jun. 2021.

EUROPEAN. Court of Justice of the European Union. **Case C-15/17 (Bosphorus Queen Shipping Ltd Corp. v. Rajavartiolaitos)**. Judgment of the Court, 11 jul. 2018. Disponível em <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=203904&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=2832656>. Acesso em: 20 jun 2021.

EUROPEAN COMMISSION. **White Paper on environmental liability**. COM(2000) 66 final. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2020. Disponível em: [https://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/el\\_full.pdf](https://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/el_full.pdf). Acesso em: 19 jun 2021.

EUROPEAN COURT OF HUMAN RIGHTS. **Case of Mangouras v. Spain. Application n. 12050/04, Judgement**. 28 set. 2010. Disponível em: <http://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-100686>. Acesso em: 19 jun. 2021.

EUROPEAN UNION. **Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on ship-source pollution and on the introduction of penalties, including criminal penalties, for pollution offences**. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:02005L0035-20091116&from=EN>. Acesso em: 20 jun. 2021.

FREITAS, Juarez. **A interpretação Sistemática do Direito**. São Paulo: Malheiros Editores, 1995.

GODIO, Leopoldo M. A. Los asuntos del M/V Saiga ante el Tribunal

de Hamburgo: Reflexiones a veinte años de una controversia histórica. **Revista de la Facultad**, v. III, n. 2, nueva série II, p. 329-354, 2017.

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. “**The M/V Saiga Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)**”. Prompt Release, Judgment, 1997. Disponível em: [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/1/C1-J-4\\_Dec\\_97.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/1/C1-J-4_Dec_97.pdf). Acesso em: 19 jun. 2021.

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. “**Camuoco (Panama v. France)**”. Prompt Release, Judgment. 2000. Disponível em: [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_5/published/C5-J-7\\_feb\\_20.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_5/published/C5-J-7_feb_20.pdf). Acesso em: 19 jun. 2021.

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA. “**Monte Confurco (Seychelles v. France)**”. Prompt Release, Judgment. Disponível em: [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case\\_no\\_6/published/C6-J-18\\_dec\\_20.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_6/published/C6-J-18_dec_20.pdf). Acesso em: 19 jun. 2021.

JENSEN, Øystein. Coastal State Jurisdiction and Vessel Source Pollution. **The International Law of the Sea Framework for Norwegian Legislation**. Fridtjof Nansens Institutt, mar. 2006.

KOPELA, Sophia. Civil and Criminal Liability as Mechanisms for the Prevention of Oil Marine Pollution: The Erika Case. **Review of European Community & International Environmental Law**, v. 20, n. 3, p. 313-324.

LIU, Nengye. International Legal Framework on the Prevention of Vessel-Sourced Pollution. **China Oceans Law Review**, n. 2, p. 238-263, 2010.

MAC-GREGOR, Eduardo Ferrer. What do we mean when we talk about judicial dialogue?: Reflections of a Judge of The Inter-American Court of Human Rights. **Harvard Human Rights Journal**, v. 30, p. 89-127, 2017.

MARTINEZ, Jenny S. Towards an international judicial system. **Stanford Law Review**, v. 56, n. 2, p. 429-529, nov. 2003.

MATA DIZ, Jamile Bergamaschine; COSTA, Beatriz Souza; LOPEZ, Tania Garcia. Análise das medidas internacionais em matéria de impactos

transfronteiriços e a responsabilidade ambiental. **Revista de Direito Econômico e Socioambiental**, Curitiba, v. 10, n. 2, p. 127-157, 2018.

PASQUALINI, Alexandre. Sobre a interpretação sistemática do direito. **Revista do Tribunal Regional Federal da 1ª Região**, Brasília, DF, v. 7, n. 4, p. 95-109, 1995.

RINGBOM, Henrik. Preveting Poluttion from Ships - Reflection on the 'Adequacy' of Existing Rules. **Review of European Community & International Environmental Law**, v. 8, n. 1, p. 21-28, 1999.

Recebido em: 29/06/21

Aceito em: 25/02/2022