



2º CONGRESSO BRASILEIRO DE P&D EM PETRÓLEO & GÁS

FORMA DE COMPENSAÇÃO APLICADA AO DANO AMBIENTAL PROVOCADO POR DERRAMAMENTO DE PETRÓLEO NA REGIÃO DE ALTO-MAR

Rodrigo Cromwell Cavalcanti Tinôco¹

¹ Universidade Federal do Rio Grande do Norte, R. Meira Brandão 622/102 Tirol Natal/RN
CEP 59020-540, rodtinoco@hotmail.com

Resumo – O objetivo do presente trabalho é analisar a competência de prover segurança e garantir compensações por derramamentos de petróleo e seus derivados ocorridos na região de alto mar, que compreende toda a delimitação oceânica que não está incluída no conceito de domínio marítimo estatal. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar determina que a introdução de substâncias no meio marinho, provocando efeitos nocivos aos recursos vivos e à vida marinha se configura como poluição do ambiente marinho, estando seus agentes sujeitos à legislação internacional concernente à matéria. A OMI - Organização Marítima Internacional, agência especializada das Nações Unidas criada em 1948 responsável pela melhoria da segurança e proteção do ambiente marinho aprovou em 1973 a Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição de Navios, modificada pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), considerada a principal convenção a respeito da prevenção de poluição do meio ambiente marinho causado por navios. Em 1992 foi aprovada a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Óleo e a Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo Internacional para Compensação por Danos Gerados por Poluição Causada por Óleo, que constituirão a base de estudo para este trabalho.

Palavras-Chave: Direito do Mar; Dano ao Meio Ambiente; Derramamento de Óleo, Fundo de Compensação.

Abstract – The objective of this paper is analyse the competence for providing security and assuring compensation for oil spills in the region of high seas, which comprehends all oceanic delimitation not included in the state-owned maritime concept. The United Nations Convention on the Law of the Sea determines that the introduction of substances into the marine environment resulting in such deleterious effects as harm to living resources and marine life implies in pollution of the marine environment being its agents susceptible to the international legislation related to the subject. The IMO – International Maritime Organization, specialized agency of United Nations, created in 1948 and responsible for the improvement of safety of the seas and protection of marine environment approved in 1973 the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78), the most important convention related to pollution prevention of the marine environment by ships. In 1992 was approved the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, which will constitute the principal component of this paper.

Keywords: Law of the Sea, Environmental Damage, Oil Spill, Compensation Fund.

1. Introdução

Com a abertura do setor petrolífero nacional, através da aprovação da emenda constitucional no 9/95 e a criação da Agência Nacional do Petróleo em 1997, notamos um salto na produção de petróleo e seus derivados, contribuindo para o aumento da carta de exportações brasileiras, ao mesmo passo que o aumento do consumo interno exigiu, por sua vez, um acréscimo da importação de modalidades de petróleo deficitárias de produção no território brasileiro, notadamente os óleos de classificação leves e médios.

Somados a esse aumento de exportações e importações, observamos também uma elevação no número de acidentes ocorridos pela má operação de embarcações que transportam petróleo e seus derivados, notadamente as classificadas como "africanas" pela pobreza de recursos de segurança e proteção ambiental. Dentre os acidentes mais recentes, podemos contabilizar o petroleiro "Erika" que afundou na costa da França, em dezembro de 1999, derramando aproximadamente 30 mil toneladas de óleo pesado e o "Prestige", que afundou em Novembro de 2002, na costa espanhola, levando consigo mais de 77 mil toneladas da mesma carga.

Estes dois acidentes nos alertam para a grandeza dos danos gerados ao meio ambiente pelo derramamento de petróleo. Neste sentido, surgiu a oportunidade de analisar a quem compete a segurança e proteção do meio ambiente na região de alto-mar, destacada do campo de atuação estatal. No campo internacional temos a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Convenção de Montego Bay, 1982), ratificada por 138 países, em que a definição de poluição marinha engloba a introdução de substâncias no meio marinho, provocando efeitos nocivos aos recursos vivos e à vida marinha.

Concebida em 1948, a OMI - Organização Marítima Internacional, agência especializada das Nações Unidas, é responsável pela melhoria da segurança e proteção do ambiente marinho, com poderes para elaborar convenções internacionais a este respeito. Em 1973 a OMI elaborou a Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição de Navios, modificada pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), considerada a principal convenção a respeito da prevenção de poluição do meio ambiente marinho causado por navios. Em 1992 foi aprovada a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Petróleo e a Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo Internacional para Compensação por Danos Gerados por Poluição Causada por Petróleo.

Este fundo, gerido com recursos provenientes de contribuições de todos aqueles que transportam petróleo e derivados em águas internacionais, determina as quantias máximas a serem disponibilizadas por ocasião de poluição marinha, e sua utilização para salvaguardar as águas internacionais, patrimônio das gerações futuras, conforme enunciado no preâmbulo da Convenção de 1982 será objeto de estudo do presente trabalho, pelo qual pretendemos defender a sua utilização para a recuperação de áreas de alto-mar atingidas por danos ambientais.

2. Definição e delimitação do Alto-Mar

O Direito internacional concebe o alto-mar como todas as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago, em conformidade com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Para melhor entendermos a amplitude desta extensão, devemos que estudar o regime internacional de divisão dos mares.

A doutrina internacional delimita as *águas interiores* de um estado como as águas aquém das linhas de base continentais a partir da qual o mar territorial é determinado, englobando aí baías, golfos, portos, estuários e ancoradouros. O *mar territorial* é delimitado como uma faixa de água que se estende até determinada distância a partir das linhas de base continentais (a Convenção de 1982 adota a distância de 12 milhas náuticas, limite este, porém, não seguido por todos os estados), na qual exerce soberania sobre o leito do mar, o respectivo subsolo e o espaço aéreo que jaz por cima. A *Zona Econômica Exclusiva* compreende a área situada além do mar territorial e a este adjacente até o limite de 200 milhas náuticas ou de acompanhar a plataforma continental na hipótese desta ultrapassar as 200 milhas, porém nunca extendendo-se além de 350 milhas, garantindo-se ao estado costeiro o direito de soberania para fins de exploração dos recursos naturais, vivos ou não-vivos, do mar, da exploração e o aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos, bem como a jurisdição no tocante à implementação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas, investigação científica e marinha e proteção e preservação do meio ambiente marinho. As *águas arquipelágicas de um Estado arquipélago* compreendem os conceitos de mar territorial e zona econômica exclusiva traçadas a partir de linhas de base retas que unam os pontos extremos das ilhas mais exteriores e dos recifes emergentes do arquipélago, no limite não excedente à 100 milhas.

O alto-mar é, portanto, desvinculado de qualquer soberania estatal, estando aberto a todos os estados, quer costeiros, quer sem litoral. O art. 87 da Convenção de 1982 adota a liberdade do alto-mar como um dos seus mais primordiais princípios. Esta liberdade, exercida nas condições delimitadas pela Convenção e pelas demais normas do direito internacional, inclui o livre direito de navegação, sobrevôo e investigação científica, entre outros. Para efeito deste trabalho, iremos nos ater apenas ao direito de navegação, previsto no art. 90, determinando que todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral, têm o direito de fazer navegar no alto mar navios que arvoem a sua bandeira, mantendo-se necessário, porém o cumprimento de requisitos como a nacionalidade dos navios, a manutenção da documentação e de metas de segurança e proteção ambiental, como veremos mais à frente.

3. Histórico do Direito do Mar

Data do período antigo as tentativas de implementação de soberania sobre os mares, mas somente no século XIV as primeiras discussões a respeito da extensão ou largura do mar territorial foram realizadas. Bodin afirmava a distância de 60 milhas, e Bartolo de Saxoferrato 100 milhas para extensão do território marítimo, mas as teorias caíram em função da pouca precisão dos instrumentos utilizados na época e da incapacidade de vigilância de tal extensão por parte dos Estados. Hugo Grocius, em 1642, declara no *De jure belli ac pacis* que a jurisdição estatal do mar se exerce até o limite que, a partir do continente, seja possível fazer-se obedecer por aqueles que transitam no dito mar. Desde então passou a vigorar o princípio pelo qual a soberania de um estado estaria circunscrita ao alcance de um tiro de canhão. Galiani em 1782 equivale a distância alcançada pelo tiro de canhão com uma légua, compreendida como 3 milhas. Apesar das controvérsias a respeito da distância atingida pelos tiros, o limite de 3 milhas foi gradualmente sendo utilizado no direito positivo, e em 1818 foi firmado o Tratado de Gand, entre os Estados Unidos e a Inglaterra, estabelecendo o limite de 3 milhas a respeito da zona de pesca reservada aos nacionais.

Em 1930, sob a competência da Liga das Nações, uma conferência foi realizada em Haia, com o propósito de tratar dos limites do mar territorial, sem porém se materializar em uma convenção. Em 1939, os participantes da 1ª Reunião de Consulta dos Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, reunidos da cidade do Panamá criaram, sob o pretexto de resguardar a neutralidade dos Estados por ocasião da 2ª Guerra Mundial, uma faixa que compreendia a largura de 300 milhas adjacentes ao continente americano, na qual ficariam proibidos todos os atos hostis por parte de qualquer Estado beligerante não-americano. Interessante comentar que este tratado jamais entrou em funcionamento pelo não-reconhecimento dos beligerantes da zona de proteção e pela falta de condições da maioria dos países signatários em impedir a execução dos atos bélicos em tal zona.

3.1. Conferências das Nações Unidas para o Direito do Mar

O fim das hostilidades da 2ª Guerra Mundial e a criação da Organização das Nações Unidas fomentaram um novo impulso em direção da codificação do Direito Internacional. Sob os auspícios da ONU 86 países se reuniram em 1958, para a realização da 1ª Conferência das Nações Unidas para o Direito do Mar, na cidade de Genebra, e quatro convenções foram firmadas: mar territorial e zona contígua, plataforma continental, alto-mar e conservação dos recursos vivos em alto-mar, bem como o estabelecimento de um protocolo de solução de litígios. A única ressalva ficou em relação à extensão do mar territorial, ponto de discordância entre as grandes potências e as nações subdesenvolvidas. Uma nova conferência foi realizada em 1960 com o propósito de delimitar a extensão do mar territorial, mas mais uma vez os interesses confrontantes levaram a não concretização da mesma. Em 1973 iniciou-se a 3ª Conferência das Nações Unidas para o Direito do Mar, que em 1982 teve seu fim com a assinatura em Montego Bay, Jamaica, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que representou uma profunda revisão do Direito do Mar. A Convenção entrou em vigor em 1994, e atualmente conta com 138 ratificações.

A Convenção de 1982 apresenta, entre outras características, um aumento das áreas submetidas à competência dos Estados, a consagração de uma regulamentação precisa, deixando pouca margem para ambigüidade, fruto dos constantes protestos das nações subdesenvolvidas, que sentiam-se prejudicadas pelo regime de liberdade até então vigente. A equidade foi preservada também no gerenciamento dos recursos do mar, submetendo-se a uma autoridade internacional no regime do alto-mar. Outra característica a se ressaltar foi a utilização de soluções pacíficas dos litígios por cortes e tribunais, como o Tribunal Internacional do Direito do Mar, tribunais arbitrais instituídos para resolver litígios concernentes a pescarias, proteção e preservação do meio marinho, pesquisa científica marinha, navegação, incluindo poluição por navios e a Corte Internacional de Justiça.

A poluição marinha foi abordada na Convenção de 1982 considerando-se poluição 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. Esta definição será muito importante para corroborar outras Convenção que analisaremos mais à frente, em especial a Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição de Navios (MARPOL 73/78), sob os auspícios da Organização Marítima Internacional.

4. A Organização Marítima Internacional (OMI)

A navegação é provavelmente a mais internacional de todas as indústrias do mundo e uma das mais perigosas, e a maneira encontrada para aumentar a segurança nos mares foi desenvolver regulações internacionais que fossem seguidas por todas as nações mercantis. A partir do século XIX diversos tratados foram assinados neste sentido, e já se defendia o estabelecimento de um órgão internacional para aumentar a segurança marítima, mas somente após o estabelecimento das Nações Unidas este plano tomou forma. Quando a Assembléia-Geral discutiu pela primeira vez o estabelecimento de uma agência especializada em assuntos marítimos, a principal preocupação era com a melhoria da segurança no mar. Em 1948 uma conferência internacional em Genebra adotou uma convenção formalmente estabelecendo a Organização Consultiva Marítima Inter-Governamental, ou OCMI, o primeiro órgão internacional

dedicado exclusivamente aos assuntos marítimos, que em 1982 teve seu nome alterado para Organização Marítima Internacional, ou OMI.

Durante o período de 10 anos entre a adoção da convenção e sua entrada em força, em 1958, outros problemas relacionados a segurança atraíram a atenção internacional. Um dos mais importantes era a ameaça de poluição ao meio ambiente marinho por navios, principalmente poluição causada por óleo transportado em petroleiros, o que gerou os primeiros estudos a respeito do tema.

4.1. Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição Marinha por Óleo (OILPOL/54)

A poluição dos mares por óleo somente foi reconhecida como problema ambiental na primeira metade do século XX, quando vários países começaram a criar regulações em seus ordenamentos nacionais para controlar as descargas de óleo na área de águas territoriais. Em 1954, o Reino Unido organizou uma conferência sobre poluição causada por óleo que resultou na adoção da Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição Marinha por Óleo (OILPOL/54). Após a entrada em força da OMI em 1958, as funções de depositário e o secretariado relativos à Convenção foram transferidas do governo do Reino Unido para a OMI.

A Convenção de 1954, que sofreu emendas em 1962, 1969 e 1971, foi destinada primordialmente a limitar a poluição resultante de operações de rotina dos petroleiros, como limpeza dos tanques, e das descargas de óleos resultantes da alimentação e lubrificação do maquinário, e buscava reduzir o problema de poluição dos mares por óleo, definido como óleo cru, óleo combustível, óleo diesel e óleo lubrificante, através de duas propostas: I - Estabelecendo "zonas de proibição" que se estenderiam 50 milhas a partir do litoral, na qual a descarga de óleo ou de misturas contendo mais de 100 partes de óleo por milhão fossem proibidas e II - Solicitando que os signatários da Convenção tomassem as medidas apropriadas para promover a criação de estruturas que recebessem a mistura de água com óleo e resíduos oriundos dos petroleiros.

Apesar da OILPOL/54 ter dado o primeiro passo em direção do controle da poluição por óleo, o crescimento do comércio de petróleo e os desenvolvimentos na prática industrial indicavam que ações futuras seriam requeridas. Até o momento, o controle da poluição era de menor importância para a OMI, e o mundo estava apenas despertando para as consequências ambientais de uma sociedade industrial.

4.2. Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição de Navios (MARPOL/73)

O acidente envolvendo o petroleiro Torrey Canyon, derramando 120 mil toneladas de óleo cru na entrada do Canal da Mancha em 1967 levantou questionamentos a respeito das medidas que deveriam ser tomadas para prevenir a poluição por derramamento de óleo por navios e também expôs as deficiências no sistema existente para providenciar compensação por acidentes no mar. O primeiro passo tomado pela OMI foi convocar uma sessão extraordinária de seu conselho, que adotou um plano de ação com aspectos técnicos e legais para o incidente Torrey Canyon. Após o plano de contingência ser adotado, a Assembléia da OMI decidiu convocar uma conferência internacional em 1973 para preparar um acordo internacional para estabelecer limites para a contaminação do mar, terra e ar por navios.

A conferência internacional de 1973 adotou em sua resolução final a Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição por Navios (MARPOL/73), que buscava prevenir a poluição acidental resultante de vazamento dos navios, porém sem esquecer a poluição operacional, ainda considerada a grande vilã dos mares. Como resultado, a MARPOL/73 incorporou muitas cláusulas da OILPOL/54 e suas emendas, resultando no Anexo I, cobrindo poluição causada por óleo. A Convenção também discutiu outras formas de poluição por navios e seus anexos cobriram produtos químicos, substâncias nocivas transportadas em contêineres, lixo e esgoto. A MARPOL/73 também incluiu dois protocolos ligados a incidentes envolvendo substâncias nocivas e arbitragem, reduziu drasticamente a quantidade de óleo permitida a ser descarregada no mar por navios, baniu completamente a descarga de óleo em certas áreas (como no Mar Negro), e tornava obrigatório certos procedimentos operacionais como "load on top" e estabelecimento de tanques de lastro segregados.

A Convenção de 1973 requeria, para entrar em funcionamento, a ratificação de 15 Estados com uma frota mercante combinada de pelo menos 50% do total mundial. Até 1976, só havia recebido apenas 3 ratificações - Jordânia, Quênia e Tunísia - que representavam menos 1% da frota mercante mundial. Isso sem levar em conta o fato que os Estados podiam fazer parte da Convenção apenas ratificando os Anexos I (óleo) e II (produtos químicos). Os Anexos III, IV e V, cobrindo substâncias nocivas transportadas em contêineres, esgoto e lixo, eram opcionais. Apesar da sua importância, a Convenção de 1973 estava fadada à inoperância se nenhuma medida adicional fosse tomada.

4.3. Protocolo de 1978 relacionado à Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição de Navios de 1973 (Protocolo MARPOL/78)

Em fevereiro 1978 a OMI sediou a Conferência sobre Segurança nos Petroleiros e Prevenção de Poluição, em resposta ao crescente número de acidentes ocorridos com petroleiros no biênio 1976-1977. A conferência adotou medidas que afetaram o projeto de novos petroleiros e a operação dos petroleiros existentes, que foram incorporadas tanto no Protocolo de 1978 relacionado à Convenção de 1974 sobre Segurança da Vida no Mar (Protocolo SOLAS/78) como no Protocolo de 1978 relacionado à Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição de Navios de 1973 (Protocolo MARPOL/78). Outro ponto importante do Protocolo de 78 foi permitir aos Estados fazer parte da Convenção implementando somente o Anexo I (óleo), enquanto o Anexo II (produtos químicos) só se tornaria obrigatório três anos após a entrada em vigor da Convenção de 1973. Isto concedeu mais tempo aos Estados que

encontravam problemas técnicos para implementar o Anexo II, que foi para alguns o maior obstáculo para a ratificação da Convenção.

A significativa aceitação da MARPOL/78 e a não entrada em vigor da Convenção de 1973 gerou uma absorção desta. Os países que assinavam a MARPOL/78 passavam a ser signatárias da MARPOL/73, e os dois instrumentos combinados ficaram conhecidos como a Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição de Navios, com as modificações introduzidas pelo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), que finalmente entrou em funcionamento em 2 de outubro de 1983, para os Anexos I e II. O Anexo V, cobrindo o lixo gerado pelos navios, alcançou o número suficiente de ratificações para sua entrada em funcionamento em 31 de dezembro de 1988, enquanto o Anexo III, cobrindo substâncias nocivas transportadas em contêineres, entrou em vigor em 1 de julho de 1992. O Anexo IV, cobrindo esgoto, ainda não entrou em funcionamento. O Anexo VI, cobrindo poluição do ar por navios, foi adotado em setembro de 1997 e ainda não entrou em vigor.

5. Forma de compensação para acidentes envolvendo derramamento de óleo

A OILPOL/54 foi a primeira convenção destinada a diminuir os impactos da poluição por óleo, mas mesmo após a sua aprovação, não havia uma forma segura de garantir a compensação pelos danos gerados no meio ambiente. A Convenção de 1954 sofreu emendas em 1962, visando a prevenção da poluição no ambiente marinho, mas somente o acidente com o petroleiro Torrey Canyon, em 1967, expôs ao mundo o grande perigo do transporte de óleo para o meio ambiente. Após este desastre, a OMI produziu uma série de convenções e outros instrumentos, incluindo emendas para a Convenção de 1954 que foram adotadas em 1969.

Em 1969 duas convenções foram adotadas. A primeira foi a Convenção Internacional relacionada à Intervenção no Alto-Mar em Casos de Danos por Poluição por Óleo, que estabeleceu o direito de um Estado costeiro de intervir em incidentes no alto-mar que poderiam resultar em poluição por óleo. A segunda foi a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Óleo, que delimitava a responsabilidade civil do proprietário do navio ou cargueiro por danos resultantes de poluição por óleo. A convenção pretendia assegurar que a compensação adequada fosse disponibilizada às vítimas da poluição, e impelia a obrigação de pagar tal compensação ao proprietário do navio, entrando em vigor em 1975.

Apesar da instituição da Convenção de 1969, alguns governos declararam que os limites da responsabilidade estabelecidos por este sistema ainda eram insuficientes, e que a compensação disponibilizada poderia, em alguns casos, ser inadequada. Como resultado, outra conferência foi estabelecida pela OMI em 1971, adotando a Convenção Internacional para o Estabelecimento de um Fundo Internacional para Compensação por Danos Gerados por Poluição Causada por Óleo, entrando em vigor em 1978. Diferentemente da Convenção de Responsabilidade de Civil, que destinava o ônus ao proprietário do navio, a Convenção do Fundo foi projetada para promover uma compensação adicional às vítimas quando um acidente resultar em um dano de poluição que exceder o limite de compensação disponível na Convenção de Responsabilidade Civil. A responsabilidade pela compensação foi dividida entre os proprietários do navio e os responsáveis pela carga. O Fundo Internacional para Compensação por Poluição por Óleo (IOPC Fund) é operado pela Organização do Fundo IOPC, sediado em Londres.

Os limites da responsabilidade presentes na Convenção de Responsabilidade Civil de 1969 e na Convenção do Fundo de 1971 foram aumentados em 1992 por meio de protocolos que foram adotados em uma conferência patrocinada pela OMI. Os protocolos entraram em funcionamento em julho de 1996 e aumentaram o total da compensação disponibilizada às vítimas. Os limites foram mais uma vez ampliados por emendas adotadas em 2000.

5.1 Solicitação da compensação

Conforme presente no texto do tratado, a compensação é fornecida para prevenir ou minimizar os danos de poluição no território, mar territorial, zona econômica exclusiva ou equivalente, ou em uma área exterior à sua jurisdição que se justifique como medidas preventivas com objetivo de impedir que a poluição atinja as águas territoriais ou continente, por danos provenientes de derramamento de óleos persistentes (como óleo cru, óleo combustível e óleo lubrificante excluindo-se desta definição, por exemplo, gasolina, querosene, etc.) Dentro deste critério, podemos citar compensações relativas à danos e gastos já ocorridos, como mortandade de vida marinha em bancos de pesca, operações de limpeza nas praias e no mar e diminuição no fluxo de turismo de determinada região, ou medidas preventivas para evitar danos maiores ao meio ambiente, como instalação de bóias de contenção de óleo, contratação de equipes de monitoramento, entre outros. Qualquer parte prejudicada é legítima para solicitar compensação ao fundo, sejam indivíduos privados, organizações privadas e órgãos públicos, incluindo Estados e autoridades locais. Solicitações de compensação baseadas na Convenção de 1992 sobre Responsabilidade Civil devem ser endereçadas ao proprietário do navio responsável pelo dano ou diretamente contra o seu segurador. As solicitações baseadas no Fundo de 1992 devem ser endereçadas à sede do mesmo, até o prazo de 3 anos, sob forma escrita, contendo o nome e endereço do solicitante ou seu representante legal, identidade do navio envolvido no acidente, data e local do acidente, o tipo de poluição envolvida e a quantia solicitada do fundo, explicitando-se os prejuízos sofridos, acompanhados da documentação respectiva, como fotografias, notas fiscais, entre outros. O Fundo analisará a demanda e fará o depósito da compensação, até o valor US\$ 179 milhões para acidentes ocorridos até novembro de 2003, e US\$ 269 milhões a partir de novembro de 2003, incluindo-se aí o valor pago pelo proprietário do navio e sua seguradora. As demandas deverão estar dentro dos valores de mercado e demandas excessivamente inflacionadas podem ser rejeitadas.

ou disponibilizadas parcialmente, cabendo a decisão ao Conselho Executivo do Fundo, composto por representantes dos governos dos Estados-Membros. O Fundo de 1992 dispõe de 74 membros, incluindo Japão, Reino Unido e França, que integram o grupo de maiores nações mercantis. Deste grupo destoa a posição dos Estados Unidos, não pertencente ao Fundo. Em Novembro de 2003 outros 9 países integrarão o Fundo. O Brasil faz parte da Convenção de 1992 sobre Responsabilidade Civil, mas não assinou o Tratado do Fundo de 1992.

5.2 Danos no Alto-Mar

O dano provocado pelo derramamento de óleo no Alto-Mar somente é compensado, conforme o tratado, quando se justificar num dano iminente ao mar territorial ou território de um país, sendo legítima qualquer pessoa, física ou jurídica, para solicitar tal compensação, incluindo-se aí as Organizações Não-Governamentais. Porém, uma mudança de entendimento começa a se concretizar quando estas mesmas organizações começam a solicitar compensações por danos localizados exclusivamente no Alto-Mar, sem ligações com a costa do território. Medidas como dispersão de bactérias sobre o óleo e utilização de bóias de contenção já fazem parte da rotina de despoluição de uma área, mas ações como repovoamento de corais ou implementação de uma política de proteção aos mamíferos marinhos baseada nos fundos disponibilizados pelos tratados são apontados como um passo adiante na política de preservação ambiental. A participação de países não-integrantes do fundo em pesquisas de desenvolvimento marinho também é um fator que poderá significar uma mudança na aplicação dos fundos. O desastre do Prestige em Novembro de 2002 mostrou a necessidade de alterações na legislação, uma vez que vários bancos pesqueiros foram afetados e a compensação oferecida poderá abranger apenas o pagamento dos prejuízos diretos, sem alcançar a reconstrução do ambiente originário, o que gerará maiores danos a longo prazo.

6. Conclusões

O estabelecimento do Fundo IOPC em 1978 lançou um marco na proteção ambiental ao garantir que, mesmo na impossibilidade de reparação pelo responsável da embarcação poluidora, as devidas medidas restauradoras seriam efetivadas com os recursos oriundos do Fundo. Apesar dos recentes acidentes ocorridos com transporte de óleo e derivados, notadamente os de grande vulto, como o petroleiro “Prestige”, notamos que houve uma melhoria significativa nos padrões de segurança dessas substâncias devido a implementação dos padrões aprovados pela OMI. O trabalho de reparação continua em diversos pontos do globo e apesar da não inclusão literal de uma cláusula que permita o emprego dos recursos do fundo, a sua utilização em medidas preventivas e restauração de danos em ambientes de alto-mar comprova uma evolução na disciplina de preservação do meio-ambiente e coexistência pacífica nos mares.

7. Agradecimentos

Gostaria de agradecer a oportunidade apresentada pela Agência Nacional do Petróleo e Ministério da Ciência e Tecnologia, que através do seu programa de recursos humanos me forneceu os meio materiais para esta pesquisa ser realizada. Não poderia olvidar também meu orientador, o Prof. Doutor Yanko Marcus de Alencar Xavier, pelo seu trabalho incansável a favor do programa ao qual faço parte, a Profa. Doutora Rosinete Alves de Oliveira, por me apresentar o direito internacional e ter proporcionado o estudo de tão interessante temática e meu companheiro Helio Maciel de Paiva Neto por ter me ajudado no levantamento da bibliografia e pelas frutíferas discussões que tivemos a respeito do tema.

8. Referências

- ACCIOLY, H. , SILVA, G. E. N. Manual de direito internacional público. 13a Edição. São Paulo: Saraiva, 1998.
- AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO. Anuário estatístico brasileiro do petróleo e gás natural 2002. Rio de Janeiro: ANP, 2002.
- ARAÚJO, L. I. de A. Curso de direito internacional público. 10a Edição. Rio de Janeiro: Forense, 2002.
- BAPTISTA, Z. M. de C. O novo direito internacional público e suas conseqüências. 1a Edição. Rio de Janeiro: Forense, 2002.
- BRASIL. Lei no 9.478, de 06 de Agosto de 1997.
- BROWNLIE, I. Principles of Public International Law. Nova Iorque: Clarendon, 1995.
- CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR. Lisboa: Diário da República nº 238/97 Série I-A, 1o Suplemento de 14 de Outubro de 1997.
- CRIPPS, S. J. e CHRISTIANSEN, S. A strategic approach to protecting areas on the high-seas. Vilm: WWF, 2001
- DUPUY, R. A Handbook on the new Law of the Sea. Haia: 1991.
- HARRIS, D. J. Cases and Materials on International Law. Londres: Sweet & Maxwell, 1998.
- MALANCZUK, P. Akehurst's Modern Introduction to International Law. Nova Iorque: Routledge, 1997.

- MELLO, C. D. de A. Curso de direito internacional público. 12a Edição revisada e aumentada. Rio de Janeiro: Renovar, 2000.
- MELLO, N. A. O Alto Mar e o Princípio da Liberdade. São Paulo: Kosmos, 2002.
- MENEZELLO, M. D' A. C. Comentários à Lei do Petróleo, Lei Federal no 9.478 de 06/08/1997. São Paulo: Atlas, 2000.
- PELLET, A. Direito Internacional Público. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 1999
- SEITENFUS, R. A. S. Manual das organizações internacionais. 2a Edição revisada e ampliada. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2000.
- SOUZA, J. M. Mar territorial, zona econômica exclusiva ou plataforma continental? Capturado em 21 de Novembro de 2002. Disponível na Internet: <http://www.info.lncc.br/wrmkkk/leppetr2.html>
- TRINDADE, A. A. C. Direito das Organizações Internacionais. São Paulo: Del Rey, 2001.
- VALOIS, P. A evolução do monopólio estatal do petróleo. São Paulo: Lumen Júris, 2000.
- WOLFRUM, R. United Nations: Law, Policies and Practice. Nova Iorque: Kluwer Law International, 1995.