

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA

**ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE - EFOMM**



**AUTORIDADE MARÍTIMA NO BRASIL. SUA IMPORTÂNCIA NA
SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO MEIO
AMBIENTE**

Por: Eduardo Moreira Bezerra

**CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**AUTORIDADE MARÍTIMA NO BRASIL. SUA IMPORTÂNCIA NA
SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO MEIO
AMBIENTE**

Por: Eduardo Moreira Bezerra

**Orientador
Pedagoga Simone
Rio de Janeiro
2010**

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE – EFOMM**

**AUTORIDADE MARÍTIMA NO BRASIL. SUA IMPORTÂNCIA NA
SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO MEIO
AMBIENTE**

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Máquina da Marinha Mercante.

Por: Eduardo Moreira Bezerra.

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA

CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - FOMM

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): _____

NOTA - _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

*A Deus.
Minha eterna gratidão
pelas infinitas graças alcançadas.*

*A meus pais,
que com seus exemplos de vida, carinho e incentivos me
proporcionaram os ingredientes para atingir meus objetivos.*

DEDICATÓRIA.

Para meus pais que compartilharam de todos os momentos, bons e maus, que se sucederam durante a execução dessa empreitada, ao meu lado ou em meus pensamentos, a vocês meu eterno e sempre carinhoso obrigado.

RESUMO

Este trabalho trata das questões relacionadas à preservação do meio ambiente aquático e marinho em águas brasileiras, com enfoque direcionado à participação da Autoridade Marítima Brasileira.

São apresentados, inicialmente alguns fatos históricos relacionados à Autoridade Marítima. Em seguida apresenta as formas de poluição do meio ambiente aquático e marinho e suas conseqüências para o meio ambiente.

Descreve o Tratamento legal e as Responsabilidades administrativas. Descreve, ainda, a legislação que inseriu a Autoridade Marítima no contexto da fiscalização, mostrando as atribuições, competência e atividades a ela relacionadas.

Por fim mostra a importância da IMO (Organização Marítima Internacional) juntamente com a Autoridade Marítima.

Palavra-Chave:

Meio Ambiente; Lei 9.966; principio da responsabilidade; dano ambiental; derramamento de óleo; Lei 9.537; Organização Marítima Internacional.

ABSTRACT

This work deals with issues related to the preservation of aquatic and marine environment in Brazilian waters, with focus placed on the participation of the Brazilian Maritime Authority.

Initially some historical facts related to the Maritime Authority are presented. After that is described the forms of pollution of the marine and aquatic environment and its consequences for the environment.

Throughout the report, describes the Legal Treatment and Administrative Responsibilities. It also shows the legislation that inserted the Maritime Authority in the context of supervision, showing the tasks, powers and activities related to it. Finally shows the importance of the IMO (International Maritime Organization) with the Maritime Authority.

Keywords:

Environment; Law 9.966; principle of responsibility, environmental damage, oil spills; Act 9537, the International Maritime Organization.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO _____	9
CAPÍTULO I: Fatos Históricos ligados à Legislação e a Autoridade Marítima _____	10
CAPÍTULO II: Espécies de poluição de águas _____	15
2.1: Poluição de Águas Doce _____	15
2.2: Poluição de Águas Marinhas _____	15
CAPÍTULO III: Tratamento Legal de Proteção de Águas _____	18
3.1: Responsabilidade Administrativa _____	20
3.1: Responsabilidade Internacional _____	21
CAPÍTULO IV: Autoridade Marítima _____	24
4.1: Atribuições da Autoridade Marítima _____	24
4.2: A Diretoria de Portos e Costas _____	26
CAPÍTULO V: Competência da Autoridade Marítima _____	28
CAPÍTULO VI: IMO – Organização Marítima Internacional _____	31
CONSIDERAÇÕES FINAIS _____	33
ANEXO: FOTOS _____	34
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS _____	35

INTRODUÇÃO

O avanço tecnológico alcançado pelas descobertas científicas realizadas nos últimos 50 anos do século XX foi maior do que aquele que ocorreu em toda a história. Desde a invenção do fogo, da roda, da vela, da máquina a vapor que impulsionou a navegação marítima, do “*chips*” e do computador pessoal, o desenvolvimento da ciência e da tecnologia acelerou-se, causando benefícios, com o aumento do comércio internacional, e transtornos, em face do crescimento da poluição ambiental.

Dentre esses transtornos podemos destacar: resíduos oleosos das embarcações, acidentes em petroleiros e água de lastro dos navios, além de outras fontes que embora não estejam diretamente ligadas às embarcações vem poluindo em grande escala o meio ambiente. Essas outras fontes são: fontes terrestres de poluição marinha, exploração excessiva dos recursos biológicos do mar e alteração/destruição física do habitat marinho, etc.

As novas tecnologias também proporcionaram a diminuição dos custos de transportes e das comunicações e, conseqüentemente, o aumento da circulação de pessoas, capitais e mercadorias entre as nações. O transporte marítimo, por sua vez, tem sido o mais antigo e a maior via pela qual se transportam as mercadorias que ligam os vários países, aproximando pessoas e culturas dos mais diversos cantos do mundo. Não é por acaso que o filósofo Sêneca citava que “A hegemonia do mundo é a hegemonia do mar”.

Com a hegemonia do transporte marítimo era necessária a adoção de normas e procedimentos eficazes no sentido de proporcionar segurança ao transporte marítimo e proteção ao meio ambiente marinho, no âmbito internacional. Para isso, foi criado pela ONU, em 1958, um organismo internacional denominado “Organização Marítima Internacional – IMO”. No Brasil, as autoridades marítimas seguem as normas internacionais.

Este trabalho enfoca a legislação e a atuação das autoridades marítimas na segurança da navegação e na proteção do meio ambiente.

CAPÍTULO I

Fatos Históricos ligados à legislação e à Autoridade Marítima

Origens e evolução:

As regras pertinentes ao mar e à Navegação são primitivos, contemporâneos e ligados à própria história da humanidade, produto das várias civilizações que se lançaram ao mar, vez que foi esse o meio usado pelos povos antigos na busca das suas grandes conquistas. Tais viagens eram aventuras marítimas, baseadas na prática, nos usos e costumes e, sobretudo, na intuição dos grandes povos navegadores, dentre os quais, os fenícios, egípcios, gregos e vikings. Essa navegação marítima primitiva apresentava muitos perigos, pois em face da deficiência tecnológica, o mar era uma grande rota de perigo e de mortalidade, sendo muitos os casos nos quais as expedições não mais retornavam.

Ao longo dos tempos, diversas regras se inserem no objeto do direito marítimo, dentre elas o Código de Hamurabi, elaborado por Hamurabi, rei da 1ª Dinastia da Babilônia (século XXIII a.C), onde se encontravam normas sobre construção naval, fretamento de navios a vela e a remo, responsabilidade do fretador, abalroamento e indenização pelo causador dos danos. Deve-se ressaltar que, curiosamente, os navios à vela eram bem menores dos a remo. Como era uma civilização que se desenvolveu nas bacias dos rios Eufrates e Tigre, é possível que a navegação fluvial se prolongasse ao Golfo Pérsico, de modo que, pode-se sustentar que o direito marítimo também abrangesse a navegação fluvial, embora não haja referência a rios.

Outro código, o de Manu, dos hindus (século XIII a.C), continha normas de câmbio marítimo, não se observando documentos que revelem a existência de leis marítimas para fenícios e hebreus. Há pouca referência ao Direito Marítimo pelo direito romano, embora os romanos tenham praticado um comércio marítimo muito ativo, eles não conheceram ou fizeram pouco uso das regras marítimas usadas pelos navegadores do Oriente. Sem dúvida, os gregos fizeram uso do costume da Ilha de Rhodes, localizada no Mediterrâneo oriental, bem como do nauticum foenus, que nada mais era do que um contrato de dinheiro a risco ou de câmbio marítimo. Este contrato regulava que aquele emprestava dinheiro só seria restituído no caso de sucesso da expedição marítima e, em face dos seus riscos, seria o primeiro esboço da idéia de seguro.

Na Antiguidade, o mais importante texto jurídico são as Leis de Rhodes, sendo conhecida a passagem narrada no Digesto (D. 14-2-29), em que Eudemon de Nicomédia, havendo naufragado, queixava-se ao Imperador Antonino de que fora saqueado pelos habitantes das Ilhas Cícladas, ao que o Imperador respondeu que era o senhor do mundo, mas que o mar estava sujeito às Leis de Rhodes, de acordo com as quais deveriam ser julgados os negócios ligados ao comércio marítimo, exceto se fossem contrários às leis romanas.

Não se pode concluir que os romanos enviassem àquela ilha os seus processos para julgamento, mas como as Ilhas Cícladas pertenciam à Província Insularum, que tinha Rhodes como capital, o caso apresentado por Eudemon deveria ser julgado segundo a lei do lugar, ou seja, segundo as Leis de Rhodes e não de outro lugar. Mais tarde, sob o Império Bizantino, houve um livro chamado Basiliques, consagrado exclusivamente ao comércio marítimo e muito difundido no Oriente. Assim, o direito romano somente forneceu poucas regras formais e até mesmo suas técnicas não tiveram grande influência na formação do direito marítimo, o que foi agravado após as invasões até as Cruzadas, com o desaparecimento do comércio marítimo.

Os transportes de longa distância foram monopolizados pelos muçulmanos após a Queda de Constantinopla, em 1453, e as travessias oceânicas permitiram a colonização do Novo Mundo, tornaram-se praticáveis após as inúmeras alterações técnicas. Além disso, os muçulmanos no século XV ainda apresentavam uma ameaça e os piratas sarracenos atacavam e saqueavam as cidades européias mediterrâneas. Por sua vez, os mouros detinham o monopólio das especiarias vindas do Oriente que, naquele tempo, eram indispensáveis para a conservação dos alimentos.

Nesse quadro, Dom Manuel queria melhorar a vida do seu povo, tendo a Escola de Sagres, de Portugal, dado grande contribuição à navegação marítima e as descobertas, em face da política de Dom Manuel para encontrar uma saída marítima para as Índias, contornando a África e enfraquecendo o poder do Islã, abrindo caminho para as Índias e para as grandes navegações e da expansão do mundo, inclusive com o descobrimento do Brasil em 1500. Assim, um pequeno país, ao empregar a genialidade dos seus conhecimentos náuticos, colaborava para mudar o curso da história mundial.

Somente na Idade Média surgem elementos do direito marítimo moderno, de modo que, duas compilações de regras exerceram grande influência na Europa: os Rolos de Oléron e o Consulado do Mar. O primeiro é uma coletânea de atos relevantes que remontam ao século XII, que atestam a jurisprudência marítima em vigor nos tribunais franceses, embora não se saiba se esta jurisprudência emanava de uma corte da Ilha de Oléron ou se a

coleção tinha sido copiada e certificada por um notário da citada ilha. A autoridade desse código se estendia aos países do Norte e ao Mar Báltico, sendo os Julgamentos de Damme em Flandres, as Leis de Westcapelle, na Zelândia, e as Leis de Wisby, da Ilha de Gotland, traduções ou adaptações do citado código.

O Consulado do Mar foi uma compilação dos usos antigamente seguidos no Mediterrâneo Ocidental e que era o nome do Tribunal Marítimo de Barcelona e, embora de origem catalã, os italianos reivindicaram sua paternidade. Todavia, a primeira redação foi em catalão, datada do século XIV, sendo um código bem completo, embora redigido sem ordem, em face das suas sucessivas alterações, tendo sido traduzido para todas as línguas. Os autores antigos acreditavam que os Rolos e Consulado do Mar eram ordenações dos soberanos, o que era equivocado, pois eram compilações dos usos e costumes.

No que tange aos seguros marítimos, pode-se mencionar o Guidon de la Mer, feito em Rouen no século XVI, como o primeiro código de regras detalhadas sobre seguro marítimo, e que detalhava as regras segundo o porto ou cidade. Deve-se ressaltar uma particularidade desse período inicial do direito marítimo referente às diferenças entre regras e usos, vez que esses eram seguidos pela boa vontade e opinião pública, enquanto as regras eram feitas e impostas por uma autoridade.

Assim, as cidades marítimas tinham o seu estatuto municipal, que tinha várias normas sobre o porto, a gente do mar, os navios e até sobre navegação, sendo os das cidades italianas de Trani, no século XI e as Tábuas de Amalfi, no século XII, os mais conhecidos. Amalfi, centro comercial florescente nos séculos X e XI, foi a primeira cidade que na Idade Média realizou um extenso comércio marítimo, e seu direito marítimo (Tabula Amalphantana) tinha validade em toda a Itália e era respeitado nas nações cujos barcos navegavam no Mediterrâneo. Por sua vez, as empresas também tinham as suas regras, tais como os Aventureiros Mercantes, das corporações de Londres, e os da Liga Hanseática.

Segundo Rodière, a primeira codificação de Direito Marítimo remonta ao Reino de Luís XIV, tendo Colbert tomado iniciativa, pois fez o Rei nomear uma comissão que, depois de longa pesquisa nos portos, elaborou a Ordenança da Marinha de agosto de 1681 (Ordonnance touchant la marine). Foi a lei mais importante de Luís XIV, pois compreendia o direito marítimo público e o direito marítimo privado, tendo alcançado grande importância na Europa vez que foi imitada por vários países, dentre os quais: Países Baixos, Veneza, Espanha, Prússia e Suécia). Essa ordenação objetivava unificar e nacionalizar o direito marítimo, tendo sido a sua base por quase dois séculos e foi complementada por vários estudos doutrinários e textos legislativos que a complementaram como o Editto de Marinha e

Navegação Marítima Toscana de 10.10.1748, do Grão Duque Francesco Di Lorena; o Real Editto de 18.8.1711, de Carlos III, de Nápoles, depois Rei de Espanha; o Código para a Marinha Mercante Veneziana, de 21.9.1768, e o Consulado do Mar de Malta, de 1.9.1697, em vigor até 1814.

Na França, o Código Comercial de 1808, ou Código de Napoleão, muito influenciou o direito marítimo brasileiro, e continha um Livro, o de número II, consagrado ao Comércio Marítimo (arts. 190 a 426), que foi em parte copiado da Ordenança de 1681, suprimindo tudo o que parecia referir-se ao direito público. Esse código, que foi a reprodução do direito do século XVII defasou-se pouco a pouco, pois quando foi redigido, a navegação marítima era ainda a de dois séculos antes, mais as condições de exploração haviam mudado. Assim, o código deixou várias leis em vigor, tal como o Ato de 1793, sobre a nacionalidade dos navios, que vigorou ainda por muito tempo.

No Brasil, durante muito tempo a legislação vigente foi consubstanciada nas Ordenações do Reino de Portugal, tais como as Ordenações Afonsinas, Manoelinas e Filipinas, respectivamente, dos Reis de Portugal. A maior parte do período colonial brasileiro foi regida pelas Ordenações Filipinas, impressas em 1603, no Reinado de Filipe II de Portugal. Com a independência em 1822, setores do citado código continuavam a vigorar, enquanto leis nacionais não o substituíssem, tendo a sua aplicação atenuada pela outorga da Constituição Imperial de 1824, Códigos Criminal e de Processo, de 130 e 1832, e Comercial de 1850. Vale ressaltar, que o Código Comercial, promulgado pela Lei n. 556, de 25 de junho de 1850, passou a regulamentar na sua Parte Segunda, o comércio marítimo, parte esta que foi mantida pelo Código Civil de 2002, no seu art. 2.045, embora a maior parte da legislação marítima brasileira esteja esparsa em diversas leis. O Código Comercial Brasileiro de 1850 (CCB) mantido pelo Código Civil de 2002, regulamenta parte substancial do Direito Marítimo nos arts. 457 a 796, através de dez títulos.

No nosso país, o controle da navegação marítima surgiu com a abertura dos portos, por decreto de D. João VI, datado de 28 de janeiro de 1808. Com abertura dos portos criaram-se as funções de **Despachantes de Embarcações, Mesa do Despacho Marítimo e com o decreto de 26 de março de 1833** regulamentou as **capitanias das províncias**, que tratava do despacho marítimo, da arqueação e registros de embarcações.

O **Decreto nº 358, Em 14 de agosto de 1845, por meio do Decreto nº 358**, o Governo do Império resolveu criar uma **capitania do porto** em cada província marítima, com as atribuições específicas de policia naval, conservação dos portos, inspeção e administração dos faróis, balizamento, matrícula do pessoal marítimo e praticagem.

Após esse período e com a Proclamação da República aconteceram diversas alterações na estrutura da Marinha, porém, nada foi criado no sentido de preservar o meio ambiente.

No ano de 1931, o chefe do Governo Provisório da República, pelo Decreto n.20.829, **de 21 de dezembro de 1931**, criou a **Diretoria de Marinha Mercante**, em substituição à Diretoria de Portos e Costas criado anteriormente. Foi somente em 1952 que a Diretoria de Marinha Mercante voltou a se chamar Diretoria de Portos e Costas, denominação que permanece até hoje. A Diretoria de Portos e Costas, pelo seu regulamento, tem por finalidade contribuir para orientação e controle da Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional, para segurança do tráfego aquaviário, para prevenção da poluição hídrica causada por embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio, e para formação e execução das políticas nacionais relacionadas às atividades marítimas.

O envolvimento do antigo Ministério da Marinha com implantação da modernização dos portos, o desenvolvimento da pesca, a ordenação da navegação nacional, a revitalização da construção naval no País, a implantação de princípios, através de lei, sobre a segurança do tráfego aquaviário, a condução do gerenciamento costeiro, o apoio à ação fiscalizadora do trabalho marítimo, o apoio à Polícia Federal, participando da Comissão de Segurança Pública dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis, a proteção ambiental marinha, quer em parceria ou não com o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis, tudo em conformidade com a antiga **Lei Complementar n. 69/91**, representavam um amplo aspecto da atuação no campo marítimo e fluvial das Autoridades Marítimas Brasileira.

CAPÍTULO II

ESPÉCIES DE POLUIÇÃO DE ÁGUAS

Poluição de Águas Doce

Água doce pode ser superficial, quando se mostra na superfície da terra (ex.: rios) ou subterrâneas, quando estão localizadas a certa profundidade do solo (ex.: lençol freático). Seu uso é indispensável à sobrevivência do homem e sua importância alcança também a irrigação, navegação, aquicultura e harmonia paisagística.

A água é considerada poluída quando a sua composição for alterada, tornando-a imprópria para alguma ou todas as suas utilizações em estado natural. As causas mais comuns da poluição da água doce são os dejetos humanos e industriais, os produtos químicos e radioativos.

Atualmente uma nova forma de poluição vem ameaçando os rios. Trata-se de tombamento de caminhões com cargas tóxicas. O jornal *Folha de S. Paulo*, de 24/7/96, C3, p. 3, noticiou vazamento de 29,9 mil litros de óleo de um caminhão, sendo que a substância, após descer pela encosta da Serra do Mar, veio a atingir o rio Pilões, em Cubatão. Resultado imediato: 1 milhão de pessoas sem água. Resultado mediato: incalculável dano ambiental. A mesma reportagem deu conta que aquele era o sétimo acidente do ano.

Poluição de Águas Marinhas

A poluição do mar, principalmente pelo derrame de petróleo, é um dos problemas que mais preocupa a humanidade. Os danos ambientais causados ainda não foram bem compreendidos no Brasil e por isso temos uma reprovável tolerância. O óleo no mar, nas praias e costões mata algas, peixes, moluscos e crustáceos. Quando a poluição é em grandes quantidades impedem ou reduzem a passagem dos raios solares e a insuficiência de luz reduz a fotossíntese (produção de oxigênio a partir do gás carbônico) feita pelas algas provocando enorme prejuízo à fauna e à flora, prejudicando diretamente a cadeia alimentar.

A história registra acidentes gravíssimos cujos prejuízos ambientais ainda não puderam ser exatamente avaliados. Um dos mais conhecidos deles é o do petroleiro Exxon Valdez, que em 1989 liberou, em um acidente, 38 mil toneladas de petróleo no Alasca. Outro

case de desastre ocorreu em 3 de julho de 1997, quando o navio Diamond Grace derramou 13.400 toneladas de petróleo na baía de Tóquio, no Japão.

Recentemente podemos mencionar o caso do México e da China. Desde o dia 20 de abril, um volume mínimo equivalente ao de dez piscinas olímpicas (23,8 milhões de litros) cheias de petróleo já vazou nas águas do golfo do México, após a explosão e o afundamento da plataforma de exploração Deepwater Horizon, pertencente à empresa britânica British Petroleum (BP). O óleo chegou a um manguezal na Louisiana e entrou em uma corrente marítima, que pode levar a poluição para ainda mais longe.

Quatro Estados - Louisiana, Mississipi, Alabama e Flórida - foram afetados de alguma forma pela maré negra. Ao menos 600 espécies animais estão ameaçadas na região. A indústria pesqueira e o turismo da costa sul dos EUA perdeu bilhões de dólares. Os custos da BP com a limpeza do oceano e das praias podem chegar a R\$ 24,6 bilhões (US\$ 14 bilhões), sem contar processos judiciais.

Outro acidente de grandes proporções ocorreu no dia 23 de julho, no porto de Xingang em Dalian, na China. O governo de Pequim informou que houve uma explosão em um dos oleodutos, de 0,9m de diâmetro. A explosão foi causada pelo uso inadequado de um catalisador que acelerava a vazão de petróleo nos oleodutos. Estima-se que a quantidade de petróleo derramado é muito maior que 1,5 mil toneladas, informado pelo governo Chinês.

Sete dias depois do acidente, o porto de Xingang restabeleceu parcialmente a descarga do petróleo, mas as autoridades continuam limpando a maré negra, que já se alastrou 430 quilômetros quadrados no oceano.

A população ribeirinha teme que as fazendas agrícolas do litoral sejam afetadas pelo acidente, já que várias praias estão interditadas.

No Brasil podemos mencionar o vazamento de 100 toneladas de petróleo do navio Theomana, em setembro de 1991, na bacia de Campos, no Rio de Janeiro, a do petroleiro Penélope, em junho 1991, no canal do porto de São Sebastião, em São Paulo, com um despejo de 300 toneladas de óleo e outras oriundas da lavagem de tanques de navios, acarretando o despejo no mar de resíduos tóxicos. O jornal *O Estado de S. Paulo*, de 3/8/97, p. A-29, noticiou que derramamento de óleo atingiu 30 km de praias do litoral norte do Estado da Bahia. A suspeita era de que o material era proveniente da lavagem de tanques de navios.

Existe, ainda, a poluição causada pela introdução de espécies marinhas exóticas por meio da água de lastro, que vem causando problemas em várias regiões do mundo, sendo apontada como uma grande ameaça ao meio ambiente.

A água de lastro é essencial para a segurança e eficiência das operações de navegação modernas, proporcionando equilíbrio e estabilidade aos navios sem carga. O termo "água de lastro" refere-se à água coletada nas baías, estuários e oceanos, destinada a facilitar a tarefa de carga e descarga. Quando um navio está descarregado, seus tanques recebem água de lastro para manter sua estabilidade, balanço e integridade estrutural. Quando ele é carregado, a água é lançada ao mar. Isso pode causar sérias ameaças ecológicas, econômicas e à saúde.

Nesse sentido é importante a atenção das autoridades no sentido de monitorar as áreas utilizadas pelas embarcações, mapear os locais mais afetados das nossas baías e enseadas e fiscalizar o cumprimento das normas de utilização das águas de lastro.

CAPÍTULO III

Tratamento Legal de Proteção de Águas

Somente a partir da Constituição Federal de 1988 o Brasil definiu o domínio das águas doces e marítimas. O artigo 20, inciso III, declara que são de propriedade da União os lagos, rios e quaisquer correntes de água em terrenos de seu domínio, ou que banhem mais de um Estado, sirvam de limite com outros países, ou se estendam a território estrangeiro ou dele provenham. Assim, exemplificando, pertencem à União os rios Uruguai (limite Brasil/Argentina), Araguaia (banha mais de um estado) ou o Amazonas (provém de outro país, Peru). Já o inciso VI do artigo 20 inscreve como bem da União o mar territorial. Este, atualmente, atinge o limite de 12 milhas marítimas, a partir da linha de baixa-mar do litoral brasileiro (Lei n. 8.617, de 4/1/93).

O artigo 26, inciso I, da Carta Magna estabelece que se inclua entre os bens do estado às águas superficiais ou subterrâneas, fluentes, emergentes e em depósito, ressalvadas, nesse caso, na forma da lei, as decorrentes de obras da União. O rio Tietê, em São Paulo, é um típico rio estadual. Os municípios não são contemplados com qualquer domínio sobre rios ou lacustres. Desde a Constituição de 1946, referidos bens estão partilhados entre a União e os estados, excluídos os municípios. Mas isso não impede que eles fiscalizem eventual infração ambiental sobre águas. Afinal, cabe-lhes zelar pelo equilíbrio ambiental (CF, art. 225) e também pertencem ao Sistema Nacional do Meio Ambiente (Lei n. 6.938, de 31/8/81, art. 6, inciso V). As Constituições Estaduais, regra geral, repetem os dizeres da Carta Federal.

Em seguida, cumpre mencionar o Código de Águas, Decreto Federal n. 24.643, de 10/7/34, com suas alterações posteriores. Ensina Maria Luiza Machado Granziera que *o Código de Águas dispõe sobre sua classificação e utilização, dando bastante ênfase ao aproveitamento do potencial hidráulico que, na década de 30, representava uma condicionante do progresso industrial que o Brasil buscava. Contudo, a evolução da legislação ambiental no Brasil veio a demonstrar a necessidade de revisão do Código de Águas.* (GRANZIERA, p. 48).

Alguns dispositivos desse antigo diploma ainda estão em vigor e são relevantes. Assim, são consideradas de uso comum as águas situadas nas zonas periodicamente assoladas pelas secas (art. 5º); são particulares as nascentes e águas localizadas em terrenos particulares, salvo classificação especial (art. 8º); pertencem à União as quedas d'água localizadas em

águas públicas, mesmo que o rio seja estadual (art. 147) e, em relação a poços e nascentes, são proibidas construções capazes de poluir ou inutilizar a água dos mesmos (art. 98).

Em 8/1/97 foi promulgada a Lei n. 9.433, de 8/1/97, que institui a Política Nacional de Recursos Hídricos e cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, regulamentando, dessa forma, o art. 21, inciso XIX, da Constituição Federal. Oportunas as palavras de Paulo de Bessa Antunes para quem *a Constituição Federal de 1988, adotando uma concepção extremamente moderna, trouxe uma profunda alteração em relação às anteriores Constituições. Utilizando-se de aspectos que eram, apenas, insinuados, a Carta atual caracterizou a água como um recurso econômico de forma bastante clara e importante. Além disso, os rios foram compreendidos a partir do conceito de bacia hidrográfica e não como um elemento geográfico isolado* (ANTUNES, p. 267).

O grande objetivo da Lei n. 9.443, de 1997, foi unificar em um sistema órgãos federais, estaduais e municipais, a fim de utilizar racionalmente os recursos hídricos e assegurar à atual e às futuras gerações a necessária disponibilidade de água. Ademais, reconheceu a água como bem econômico, determinando a cobrança por seu uso, devendo as quantias arrecadadas serem usadas na bacia hidrográfica em que foram geradas (art. 22). Não será demais lembrar que atualmente pagamos pelos serviços de distribuição de água, porém, não pelo líquido em si.

Ainda a proteger águas doces temos a Lei n. 6.938, de 31/8/81, que dispõe sobre a política nacional do meio ambiente (art. 2º, inciso II) a qual entende como princípio a racionalização do uso da água e o Código Florestal, Lei n. 4.771, de 15/9/65. Este, no art. 2º, alíneas a, b e c protege as florestas e formas de vegetação natural situadas ao longo dos rios, cursos d' água, nascentes, lagos, lagoas ou reservatórios.

Muito embora a tendência geral seja a preocupação com a poluição de águas doces, não se pode olvidar os prejuízos causados pela poluição de águas marinhas. Nesse particular a maior parte dos casos envolve derrame de petróleo, de forma intencional ou culposa. A matéria é tratada na Lei n. 5.537, de 17/11/67, que prevê apenas a responsabilidade administrativa. Finalmente, merece menção a Resolução CONAMA n. 20, de 18/6/86, que classifica as águas em doces, salobras e salinas, esclarecendo qual a destinação de cada espécie, as substâncias potencialmente prejudiciais, teores máximos e balneabilidade.

1. Responsabilidade Administrativa

A responsabilidade administrativa está vinculada diretamente ao princípio da legalidade previsto no art. 5º, inc. II, da Constituição Federal. Isso significa que não pode existir infração administrativa ao meio ambiente sem lei prévia que defina a conduta. Resoluções, portarias, provimentos, regulamentos autônomos não poderão servir de base a auto de infração. Admite-se, excepcionalmente e porque previsto na própria Constituição, que a lei delegada ou medida provisória (art. 59, incisos IV e V) tenham força de lei.

As infrações administrativas acham-se dispersas em vários textos legais, fato que dificulta o seu conhecimento e a sua aplicação. Não temos no Brasil um Código Ambiental. Na Colômbia, por exemplo, há o Código Nacional dos Recursos Naturais Renováveis e Proteção ao Meio Ambiente, Lei Delegada n. 23, de 1973 e Decreto n. 2.811, de 1974. Evidentemente isso facilita o conhecimento e a aplicação da lei ambiental.

Em nosso país será necessário verificar qual lei embasa uma figura infracional e daí impor ao transgressor a lavratura de auto de infração. O art. 14 da Lei n. 6.938, de 1981, que trata da Política Nacional do Meio Ambiente, estabelece as sanções cabíveis àqueles que não cumpram as medidas necessárias à preservação ou correção dos inconvenientes e danos causados pela degradação da qualidade ambiental, sem prejuízo das penalidades fixadas em leis federais, estaduais ou municipais. As sanções podem ser multa, perda ou restrição de incentivos fiscais, perda ou suspensão de participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito ou suspensão de sua atividade.

A forma de defesa varia conforme o ente político. União, Estados e Municípios possuem regras próprias de procedimento administrativo. O essencial, em todas, é que se possibilite ao acusado o exercício da ampla defesa, garantia expressa no art. 5º, inciso LV, da Carta Magna. No âmbito federal o procedimento administrativo é regrado, em termos gerais, pelo Decreto n. 70.235, de 1972. Mais especificamente em matéria ambiental, vale-se o IBAMA da Portaria Normativa n. 42/92, DOU Seção I, de 14/10/92, p. 4.702, e da Portaria nº 60, de 23/8/95.

No âmbito estadual cada unidade federativa fixa regras próprias para o exercício da imposição de penalidades. O mesmo se dá em relação aos municípios. O importante é que não se imponha pena sem observância do processo legal (CF, art. 5º, inciso LIV). Vale aqui lembrar a advertência de Paulo Fernando Silveira, para quem *no campo cível, a maior aplicação da cláusula do devido processo legal tem sido no que diz respeito ao direito à ampla defesa e ao contraditório, na maioria das vezes relegados ao limbo pelas autoridades administrativas* (SILVEIRA, p. 93).

Cumpra ainda lembrar que, em matéria de poluição marítima no Brasil, a Lei n. 5.357, de 17/11/67, estipula que as embarcações ou terminais marítimos ou fluviais de qualquer natureza, estrangeiros ou nacionais, que lançarem detritos ou óleos nas águas em que se encontrem dentro de uma faixa de 6 milhas marítimas do litoral brasileiro ficarão sujeitos à multa de 2% do salário mínimo vigente, por tonelada de arqueação ou fração. A fiscalização fica a cargo da Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha. Portanto, excepcionalmente, não cabe ao IBAMA ou a órgão estaduais.

2. Responsabilidade Internacional

É crescente a preocupação no âmbito internacional com a proteção do meio ambiente, que influencia cada vez mais as relações econômicas internacionais destacando desta forma a importância das normas internacionais.

Especificamente quanto à poluição do mar as primeiras normas datam dos anos 50, destacando-se a convenção de Londres, de 12 de maio de 1954, para a prevenção da poluição do mar por hidrocarbonetos.

Na realidade as décadas de 60 e 70 foram palco dos maiores vazamentos de óleo do século. Por isso ocorreram avanços importantes na regulamentação internacional.

Naquela época ocorreu um acidente historicamente relevante, visto ser considerado a maior mancha negra do século. No dia 13 de maio de 1967, o petroleiro Torrey Canyon encalhou no Canal da Mancha, lançando cem mil toneladas de óleo cru na água, poluindo as costas francesa, belga e britânica, numa extensão de dezenas de quilômetros.

Em função disso, inúmeras convenções surgiram (1968) em resposta às catástrofes ecológicas. Destacam-se as convenções de Bruxelas, de 29 de novembro de 1969, sendo uma sobre a intervenção no mar alto contra navios estrangeiros, em caso de acidente de poluição pelos hidrocarbonetos, e a outra sobre a responsabilidade civil pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos.

Nos últimos 40 anos surgiu progressivamente uma normativa ambiental cada vez mais ampla que se consagram no Direito Internacional.

Dentre elas podemos destacar a Convenção de Montego Bay sobre o direito do mar.

A Convenção de Montego Bay consagra regras gerais comuns a todas as formas de poluição marinha, estabelecendo aos estados as seguintes obrigações:

1. proteger e preservar o ambiente marinho (art. 192);
2. não transferir direta ou indiretamente os danos ou riscos de uma zona para outra ou não transformar um tipo de poluição em outro (art. 195);
3. tomar medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, qualquer que seja a sua fonte, utilizando, para tal fim, os meios mais viáveis disponíveis e conformes com suas possibilidades, devendo esforçar-se por harmonizar suas políticas a esse respeito (art. 194, I e II e 196);
4. as medidas de prevenção, redução e controle da poluição do meio marinho deve referir-se a todas as fontes de poluição desse meio e incluir, *inter alia*, as destinadas a reduzi-la tanto quanto possível (art. 194, 3):
 - a) a emissão de substâncias tóxicas, prejudiciais ou nocivas, especialmente as não degradáveis, provenientes de fontes terrestres, da atmosfera ou por meio dela, ou por alijamento;
 - b) a poluição proveniente de embarcações, em particular medidas para prevenir acidentes e enfrentar situações de emergência, garantir a segurança das operações no mar, prevenir descargas intencionais ou não e regulamentar o projeto, construção, equipamento, funcionamento e tripulação das embarcações;
 - c) a poluição proveniente de instalações e dispositivos utilizados na exploração ou no aproveitamento dos recursos naturais do leito do mar e do seu subsolo, em particular medidas para prevenir acidentes e enfrentar situações de emergência, garantir a segurança das operações no mar e regulamentar o projeto, construção, equipamento, funcionamento e tripulação de tais instalações ou dispositivos; e
 - d) a poluição proveniente de outras instalações e dispositivos que funcionem no meio marinho, em particular medidas para prevenir acidentes e enfrentar situações de emergência, garantir a segurança das operações no mar e regulamentar o projeto, construção, equipamento, funcionamento e tripulação de tais instalações ou dispositivos.
5. ao tomar medidas para prevenir, reduzir ou controlar a poluição do meio marinho, os estados devem abster-se de qualquer ingerência injustificável nas atividades realizadas por outros Estados no exercício de direitos e no cumprimento de deveres (art. 194, 4);
6. notificar danos iminentes ou reais (art. 198);
7. haver cooperação internacional em caso de situação crítica causada por poluição (art. 199); e

8. manter sob vigilância permanente os riscos de poluição e efeitos potenciais de quaisquer atividades por eles autorizadas ou que se dediquem, a fim de determinarem se as referidas atividades são suscetíveis de poluir o meio marinho, devendo observar, medir, avaliar e analisar, com o uso de métodos científicos reconhecidos, os riscos ou efeitos da poluição do meio marinho (art. 204).

CAPÍTULO IV

Autoridade Marítima

A definição de Autoridade Marítima foi dada pela Lei nº 9.666, de 28 de abril de 2000, na qual dispõe, no art. 2º, XXII:

“Autoridade marítima: autoridade exercida diretamente pelo Comandante da Marinha, responsável pela salvaguarda da vida humana e segurança da navegação no mar aberto e hidrovias interiores, bem como pela preservação da poluição ambiental causada por navios, plataformas e suas instalações de apoio, além de outros cometimentos a ela conferidos por esta Lei”.

Logo, a Autoridade Marítima, fiscaliza o cumprimento de todas as leis e regulamentos no mar e nas águas interiores, atuando algumas vezes em conjunto com outros órgãos, como por exemplo, o IBAMA, nas fiscalizações referentes à pesca. Sua maior atuação é no exercício de suas competências específicas, fiscalizando as embarcações que trafegam nas águas jurisdicionais brasileira, por intermédio das Organizações Militares que compõem o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário, representadas pelas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências, capitaneadas pela Diretoria de Portos e Costas. Esses Órgãos têm competência, delegada pelo Comandante da Marinha para fiscalizar o cumprimento das leis que tratam de navegação, assim como das Convenções e Acordos Internacionais firmados, baixando normas necessárias a sua fiel execução.

Além da competência já comentada, o legislador conferiu, no art. 4º, da Lei nº 9.537/97, também, as atribuições que a Autoridade Marítima deve realizar, como a relativa à elaboração de normas sobre as matérias de sua competência.

Atribuições da Autoridade Marítima:

Elaboração de Normas (NORMAM): As normas elaboradas pela Autoridade Marítima devem ser baixadas por meio de decreto regulamentador ou por meio de Portarias normativas proferidas pelo órgão delegado da Autoridade Marítima, especialmente a Diretoria de Portos e Costas ligadas às seguintes atividades:

– **Habilitação e Controle dos Aquaviários:** O ensino profissional marítimo cabe por lei à Diretoria de Portos e Costas do Ministério da Marinha, que recebe verba orçamentária específica para esse fim. A formação profissional é ministrada, atualmente, pelo

Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar (CIABA), Localizado em Belém, e pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), no Rio de Janeiro, que são considerados ilha de excelência pela IMO, na formação profissional de aquaviários;

– **Tráfego e Permanecia em Águas Jurisdicionais Nacional:** A Autoridade Marítima é responsável por baixar normas sobre o tráfego e permanência de embarcações em águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;

– **Inspeções e Vistorias:** Esta atribuição da Autoridade Marítima esta relacionada com a realização de inspeções navais e vistorias decorre, não apenas das normas existentes no ordenamento jurídico pátrio, como também dos tratados e convenções internacionais ligados à navegação e ao comércio marítimo internacional;

– **Port State Control:** É um Acordo Latino-Americano sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto. As Autoridades Marítimas, no cumprimento de suas obrigações, deverão fazer inspeções consistentes em visitas a bordo dos navios para conferir os certificados e documentos pertinentes com as finalidades do Acordo, que se utiliza, para tanto, das normas contidas nas Convenções Internacionais, tais como SOLAS 74/78, MARPOL 73/78, STCW-78, dentre outras;

– **Obras Sob, Sobre às Margens das Águas:** Obras sobre ou sob água devem ter normas que assegurem a segurança da navegação. Apenas como exemplo, construir uma ponte sem estudo técnico, avaliado por parte da Autoridade Marítima pode trazer sério impacto à segurança da navegação;

– **Marinas e Clubes Náuticos:** A Autoridade Marítima baixa normas sobre cadastro e funcionamento de marinas e clubes náuticos, para que possam agir como parceiros no que toca à salva-guarda da vida humana nas águas, bem como a segurança da navegação e preservação a poluição hídrica ao meio ambiente, podendo exercer efetiva fiscalização sob tais entidades;

– **Cadastro das Sociedades Classificadoras e Empresas de Navegação:** Sociedades Classificadoras e Empresas de navegação constituem a parte civil do poder marítimo, sendo importante saber quem são, quantos são e onde se localizam para eventuais casos de mobilização para a defesa nacional ou mesmo para serem acionados nos momentos em que a Autoridade Marítima entender;

– **Serviço de Praticagem:** A Autoridade Marítima baixa normas para o serviço de praticagem, visto que essa atividade é essencial está diretamente relacionada com a segurança da navegação;

– **Limites à Navegação:** A Autoridade Marítima limita a navegação interior ou em mar aberto através de normas, com o propósito legal de garantir a segurança da navegação aquaviária, bem como demarcar áreas marítimas e interiores que constituem proteção nas quais as embarcações tenham condições de fundear ou varar;

– **Condições de Segurança e Habitabilidade das Embarcações:** A Autoridade Marítima executa vistorias, por seus agentes ou por sociedades classificadoras. Esta poderá exigir o cumprimento de normas previstas em atos internacionais, acordos regionais e as contidas na vertente Lei, seja por seus inspetores ou vistoriadores, seja por entidades classificadoras;

– **Proibição da Entrada ou Saída do Porto por Embarcação Estrangeira:** As embarcações estrangeiras submetidas à inspeção naval e que estejam fora de classe, isto é, fora dos padrões operacionais ditados por atos internacionais ratificados pelo Brasil, devem ser proibidas de entrar e sair de portos ou águas sob jurisdição nacional por meio de ações efetivas da Autoridade Marítima, até que os responsáveis pela embarcação sanem as irregularidades;

– **Delegação de Competência:** A Autoridade Marítima delega competência aos municípios para fiscalizar o tráfego de embarcações, causadores de risco à integridade física das pessoas nas áreas adjacentes às praias, indistintamente das marítimas, fluviais ou lacustres; e

– **Pessoal Embarcado:** A Autoridade Marítima poderá, baseada na Lei, criar, fundir ou extinguir os grupos e categorias de aquaviários, adaptando-os aos novos tempos de alta tecnologia náutica, com modernos e precisos instrumentos de navegação, assim como, também, levar em consideração a evolução diária dos meios de comunicação de terra para bordo e vice-versa, sempre respaldado em atos internacionais ratificados pelo Brasil.

A Diretoria de Portos e Costas:

A Diretoria de Portos e Costas (DPC), órgão da administração pública federal direta, é também chamada de Autoridade Marítima Brasileira, é uma das mais relevantes entidades governamentais que atuam na atividade marítima. Dirigida por um Vice-Almirante,

a DPC é uma divisão administrativa do Comando da Marinha, subordinada à Diretoria Geral de Navegação que, por sua vez, subordina-se ao Comandante da Marinha, que faz parte do Ministério da Defesa.

A DPC tem como objetivos, de acordo com o art. 2º, do Capítulo II do Regulamento da Diretoria de Portos e Costas: I - Contribuir para a orientação e o controle da Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa a Defesa Nacional; II - Contribuir para a segurança do tráfego aquaviário; III - Contribuir para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas e suas estações de apoio; IV - Contribuir para a formulação e execução das políticas nacionais que digam respeito ao mar; V - Contribuir para implementar e fiscalizar o cumprimento de Leis e Regulamentos, no mar e águas interiores; e VI - Contribuir para habilitar e qualificar pessoal para a Marinha Mercante e atividades correlatas. Além disso, possui outras relevantes atribuições, inclusive em situação de conflito, crise, estado de sítio, estado de defesa, intervenção federal e em regimes especiais.

CAPÍTULO V

Competência da Autoridade Marítima

A poluição marinha, conforme conceituada no art. 1º da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, (...) significa introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou energia no meio marinho, incluído os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir a provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, risco à saúde do homem, entraves às atividades marinhas, incluindo a pesca e outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere a sua utilização ou deterioração dos locais de recreio.

A poluição do meio ambiente marinho por óleo é oriunda dos incidentes ocorridos com o seu transporte pelos navios petroleiros, nas instalações de petróleo e na lavagem dos tanques dos navios feita nas águas da Costa Brasileira. Além da poluição por óleo podemos mencionar a poluição devido às águas de lastro, já mencionada, anteriormente.

Em 29 de abril de 2000, foi publicada a Lei n. 9.966, apelidada de “Lei do Óleo”. Essa Lei trata da questão da responsabilidade por dano ambiental, especificando os agentes responsáveis, além de atribuir a responsabilidade dos agentes públicos que, por ação ou omissão, contribua de alguma forma com o dano. Esse novo instrumento legal trouxe vários aspectos importantes e que merecem destaque: - ampliou o universo de proteção ao meio ambiente marinho contra a poluição, ao disciplinar a prevenção, o controle e a fiscalização quanto ao poluente óleo e seus derivados e toda e qualquer substância considerada nociva ou perigosa; - caracteriza-se por ser uma lei especificamente voltada à poluição do meio ambiente marinho, águas interiores e hidrovias; - aplica-se a navios, portos, terminais e plataformas com suas instalações de apoio; - amplia para as águas jurisdicionais brasileiras a área de proteção marinha, em relação à área de 6 milhas da costa anteriormente abrangida pela Lei nº 5.357/67; - consolida a internação dos princípios da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78) e da Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em caso de Poluição por Óleo (OPRC-90); - define níveis de competência federal estadual e municipal; - mantém a Marinha como a instituição competente para aplicar multas aos responsáveis pela descarga de óleo e substâncias nocivas e perigosas nas águas jurisdicionais brasileiras por navios, plataformas e suas instalações de apoio, sem prejuízo da aplicação de outras multas na esfera de competência dos órgãos

ambientais e do órgão regulador da indústria do petróleo (Agência Nacional do Petróleo); - é aplicável a todas as categorias de poluentes e não apenas hidrocarbonetos; - obriga a elaboração de planos de contingência e a implementação de instalações para recepção, tratamento de resíduos ou o seu envio para tratamento; e – estabelece a responsabilidade dos diversos agentes, nos casos de danos ao meio ambiente e a terceiros, decorrentes da contaminação marinha produzida.

Tendo em vista a irreparabilidade e a irreversibilidade de certos danos ambientais, ou de sua maioria, pode-se seguramente afirmar que a concretização do princípio do poluidor pagador dar-se-á não só pela obrigação do poluidor de reparar o dano, mas sobretudo pela sua obrigação de evitar o acontecimento de novos danos oriundos daquela atividade potencialmente poluidora. Dessa forma, conclui-se que a indenização global imputada não se vincula estritamente à imediata reparação do dano, mas a uma atuação preventiva para completa defesa do meio ambiente.

A lei n.5.537, de 17 de novembro de 1967, foi a primeira a tratar do tema, estabelecendo penalidades para as embarcações e terminais marítimos ou fluviais que lançassem detritos ou óleos em águas brasileiras. As penalidades, entretanto, restringiram-se ao âmbito administrativo. Dispunha o art. 1º dessa Lei que (...) as embarcações estrangeiras ou nacionais, que lançassem detritos nas águas que se encontrem dentro de uma faixa de seis milhas marítima do litoral brasileiro, estão sujeitas à multa de dois por cento do maior salário mínimo vigente no território nacional, por tonelada de arqueação ou fração.

Já as penalidades para os terminais marítimos ou fluviais são um pouco mais elevadas, podendo alcançar duzentas vezes o maior salário mínimo vigente no Brasil. A vigência dessa Lei foi reafirmada no art. 14, § 4º, da Lei da Política Nacional do Meio Ambiente, relativas às sanções pecuniárias em virtude do derramamento ou lançamento de detritos de óleo em águas brasileiras por embarcações, terminais marítimos ou fluviais. Todavia, a mesma foi recentemente revogada expressamente pelo art. 35 da Lei n.9.966/00, que estabeleceu sanções administrativas específicas, mais detalhadas e mais graves, reativas ao despejo de substâncias no meio ambiente marinho.

Em matéria ambiental, são inaplicáveis as causas da exclusão da responsabilidade civil. Havendo mais de um causador, todos serão responsáveis solidariamente. A licitude de conduta do causador do dano não o isenta de repará-lo, e embora esse aspecto nunca tivesse sido positivado no Direito brasileiro, a Lei 9.966/00 trouxe essa previsão em seu art. 21.

Objetivando o atendimento a necessidade de prevenir o ambiente marinho é que foi estabelecido o Controle de Navios pelo Estado do Porto, através do qual os denominados

Inspetores de Navios, secundados por diretrizes específicas e orientações normativas da Autoridade Marítima (Marinha do Brasil), fiscalizam navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas de natureza nociva ou perigosa, atuando os infratores na esfera de sua competência; levanta dados e informações a apurar responsabilidades sobre os incidentes com navios, plataformas e suas instalações de apoio que tenham provocado danos ambientais; encaminha os dados, informações e resultados de apuração de responsabilidade ao órgão federal de meio ambiente, para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis; comunica ao órgão regulador da indústria do petróleo irregularidades encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, quando atinentes á indústria do petróleo.

CAPÍTULO VI

IMO - Organização Marítima Internacional

Com o aumento do tráfego marítimo após a II Guerra Mundial e dos problemas a ele inerentes, com colisões, abalroamentos e acidentes ambientais, bem como pressão da opinião pública internacional, fonte secundária de Direito Internacional Público, juntos aos governos dos Estados, vários países sustentavam que um corpo internacional permanente fosse criado para promover a segurança da navegação mais efetivamente, mas somente com a criação da ONU essas esperanças se realizaram. Em 1948, na cidade de Genebra, uma conferência internacional adotou uma convenção formalmente estabelecendo a IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization), cujo nome foi mudado para IMO (International Maritime Organization) em 1982.

Trata-se da mais importante organização marítima internacional que, do ponto de vista da Teoria das Relações Internacionais, revisitada por De Oliveira, pode ser denominada como de fins técnicos e científicos, com vocação universal, motivada pela cooperação entre os atores estatais e não estatais (organizações não governamentais, empresas de navegação etc) e setor de transportes marítimos, com autonomia jurídica para implementar as suas funções.

Deve-se acrescentar que, no campo das relações internacionais, o século XX foi o século das grandes transformações, iniciadas sobremaneira com a Revolução Industrial do século XIX, em grande parte causado pela descoberta da máquina a vapor pelo escocês James Watt, que impactou a indústria da navegação com o navio a vapor. Século violento, pois suas guerras mataram mais seres humanos do que todos os séculos anteriores, foi também importante pelas grandes descobertas que nele ocorreram, o que fez com que a disciplina das Relações Internacionais assumisse maior importância e autonomia, especialmente em face do aumento da complexidade entre os atores internacionais, o que fez surgir novos paradigmas para a compreensão dessa complexidade.

Quanto aos paradigmas que nele atuaram, o idealista foi usado pelos internacionalistas para compreender o papel da Liga das Nações; o paradigma realista foi usado para analisar os países vencedores das I e II Guerras Mundiais, com seu renascimento na invasão do Iraque, passando pelos paradigmas dependente, dos anos 60, e interdependente que atualmente tem assumido maior importância para análise da complexa sociedade internacional

e dos seus atores, inclusive dos que fazem parte e atuam em organismos internacionais como a IMO.

Foi no século XX que a Convenção da IMO entrou em vigor, em 1958, tendo a nova entidade reunido-se pela primeira vez no ano seguinte. Em 1963 o Brasil passa a fazer parte da IMO e, desde então, são inúmeras as convenções ratificadas com grande impacto no transporte marítimo e na segurança da navegação. Os objetivos da IMO estão no art. 1(a) da sua Convenção, e são: "articular esforços para proporcionar a cooperação entre governos no campo da regulação internacional e de práticas relacionadas aos problemas técnicos de todos os tipos que afetem a segurança no comércio internacional; estimular e facilitar a adoção geral dos mais altos padrões referentes à segurança marítima, eficiência da navegação e prevenção e controle da poluição marítima das embarcações", além de lidar com questões administrativas e jurídicas para implementar os seus objetivos.

Atualmente a IMO depende das contribuições dos seus 163 países membros, calculadas com base na tonelagem da frota mercante de cada país. Os dez maiores países contribuidores estão na tabela abaixo, que mostra a quantidade paga por cada um para o ano de 2003 e a respectiva porcentagem do orçamento total:

DEZ MAIORES CONTRIBUIDORES DA IMO NO ANO 2003			
	País-membro da IMO	Contribuição em Libras Esterlinas	% de contribuição no orçamento de 2003
1	Panamá	3.715.464	19,12
2	Libéria	1.534.505	7,89
3	Bahamas	1.009.345	5,19
4	Grécia	863.545	4,44
5	Malta	812.212	4,18
6	Japão	799.865	4,11
7	Reino Unido	739.266	3,0
8	Estados Unidos	700.096	3,0
9	Chipre	685.278	3,2
10	Noruega	680.728	3,0

Fonte: IMO

Com sede em Londres e 300 funcionários, a IMO conta com um orçamento de 39.531.100 libras esterlinas, para o biênio 2002-2003, o que é pequeno comparado à relevância da sua atuação e prevenção de riscos na atividade marítima mundial, evitando enormes prejuízos à comunidade internacional, especialmente os de natureza ambiental.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A humanidade habituou-se a tratar a água como algo inesgotável na natureza. O desperdício é enorme e os recursos finitos. Em algumas regiões do mundo, o problema da escassez é alarmante. Em Israel, por exemplo, a dessalinização das águas do Tiberíades e a canalização para irrigar as plantações representaram um avanço importante. As águas de esgoto também são tratadas e beneficiadas em cidades como Belém, sendo reaproveitadas na agricultura.

O Brasil é um país rico em recursos hídricos. Todavia, essa condição privilegiada não admite descuido no trato da proteção das águas. Já começam a surgir problemas relacionados com o abastecimento das cidades e com a fauna ictiológica, em prejuízo principalmente das pessoas economicamente mais carentes. Cumpre a todos o dever de envidar esforços para que seja dada efetividade às normas de proteção ambiental das águas.

Logo, aponta-se a importância da efetiva aplicação não só da legislação que dispõe sobre os deveres gerados e as penalidades aplicadas àqueles que causam danos ao ambiente marinho, mas principalmente dos textos legais que estabelecem normas de caráter preventivo.

Também, é de suma importância que o navegante seja consciente de sua responsabilidade com a segurança. A lei nº 9537 de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário, no seu artigo 4º define: “Comandante-Tripulante responsável pela operação e manutenção da embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo.

Nas embarcações de esporte e recreio, o proprietário será o Comandante desde que esteja a bordo e habilitado para a área que estiver navegando, ou outra pessoa habilitada designada pelo proprietário. A essa pessoa, designada “Comandante”, cabe cumprir e fazer cumprir legislação, normas, regulamentos, atos e resoluções internacionais ratificadas pelo Brasil, bem como procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga.

A Capitania dos Portos por meio da fiscalização do tráfego aquaviário e de vistorias periódicas, busca verificar e conscientizar o navegante em geral, da necessidade de atender aos requisitos necessários para que procedam a uma navegação com segurança.

Enfim, ressalta-se que a navegação da embarcação é responsabilidade de seu comandante, a quem compete conhecer e avaliar se envolve risco.

ANEXO - FOTOS



Ave coberta por petróleo derramado no mar.



Carga do navio bombas de água de lastro para o lado.



Poluição dos mares

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1- ALPINO DE CASTRO JR, Osvaldo. Temas Atuais de Direito do Comércio Internacional. Florianópolis, OAB/SC Editora, 2004.
- 2- Informativo Marítimo/ Marinha do Brasil/ Diretoria de Portos e Costas. – v. 17, n.4 P.1, out/dez 2009.
- 3- ANDRADE SANTOS,Valdir. Poluição Marinho. Rio de Janeiro: editora Lumem Júris, 2003.
- 4- ANDRADE, Nelson Luis Sampaio de. A cobrança, pelo uso dos recursos hídricos. Revista de Direito Ambiental. São Paulo, n4, out./dez, 1996.
- 5- Brasil. Comando da Marinha. O Brasil e o Mar. Disponível em [http//mar.mil.br/brmar.htm](http://mar.mil.br/brmar.htm). Acesso em 01 ago 2010.
- 6- ANTUNES, Paulo de Bessa. Direito ambiental. Rio de Janeiro: Lúmen Júris, 1996.
- 7- Revista - Fesa – nº 5 Jurídica do Ministério da Defesa – nº 5 – 31 de março de 2006.
- 8- Revista Marítima Brasileira / Serviço de Documentação Geral da Marinha. – v.121, n.1/3, jan./mar. 2001.
- 9- www.imo.org.br, em Julho de 2010.
- 10- www.dpc.mar.mil, Informativo Marítimo, Julho de 2010.
- 11- www.mar.mil.br/salvamarbrasil.