ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (IM) OCTÁVIO LOPES SOTERO NETO

# O DIREITO DO MAR E A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR ÓLEO:
## um enfoque das competências da Autoridade Marítima

Rio de Janeiro

2009

CC (IM) OCTÁVIO LOPES SOTERO NETO

# O DIREITO DO MAR E A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR ÓLEO:
## um enfoque das competências da Autoridade Marítima

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CF Paulo Edvandro da Costa Pinto

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2009

## RESUMO

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) delimitou os espaços marítimos mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e plataforma continental; estabeleceu novas fronteiras de exploração econômica do mar e de seus recursos vivos e não-vivos pelos Estados costeiros; e introduziu novas responsabilidades relacionadas à preservação ambiental. À CNUDM soma-se a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC/69), a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78), a Convenção Internacional sobre Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo (OPRC/90) e a legislação nacional, que possibilitam a proteção do meio ambiente, sobretudo quanto à prevenção da poluição, que em face de sua amplitude, que decorre tanto da diversidade de formas, como pela multiplicidade de agentes poluidores, foi limitada neste trabalho ao estudo da poluição ocasionada por óleo que pode vir a ocorrer na Amazônia Azul, dentro do contexto das competências da Autoridade Marítima sobre a matéria.



**Palavras-Chave:** Direito do Mar, Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, poluição por óleo, CLC/69, Marpol 73/78, OPRC/90, Lei n. 9.966/2000, Amazônia Azul, Autoridade Marítima.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Mapa da Amazônia Azul..... 13

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

| | |
|---|---|
| CF/88 | Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 5 de outubro de 1988 |
| CLC/69 - | Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo |
| CNUDM - | Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar |
| IBAMA - | Instituto Brasileiro do Meio Ambiente |
| IMO - | Organização Marítima Internacional |
| ISM Code - | Código Internacional de Gerenciamento de Segurança |
| LEPLAC - | Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira |
| LESTA - | Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário |
| Marpol 73/78 - | Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios |
| NORMAM - | Normas da Autoridade Marítima |
| ONU - | Organização das Nações Unidas |
| OPRC/90 - | Convenção Internacional sobre Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo |
| PC - | Plataforma Continental |
| ZEE - | Zona Econômica Exclusiva |

**SUMÁRIO**


**1 INTRODUÇÃO**..... 6

**2 O DIREITO DO MAR**..... 7

2.1 Os conceitos de Direito Marítimo e de Direito do Mar..... 7

2.2 Uma síntese da história do Direito do Mar..... 8

2.3 A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar..... 9

2.4 Os novos espaços marítimos e a questão da poluição na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar..... 9

**3 A AMAZÔNIA AZUL**..... 12

**4 A POLUIÇÃO POR ÓLEO NAS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA**..... 15

4.1 As convenções internacionais..... 15

4.2 A legislação brasileira..... 17

4.3 Os princípios da precaução e do poluidor-pagador..... 20

**5 A AUTORIDADE MARÍTIMA E A POLUIÇÃO POR ÓLEO**..... 21

**6 CONCLUSÃO**..... 24

**REFERÊNCIAS**..... 26

# 1 INTRODUÇÃO

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) delimitou os espaços marítimos mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e plataforma continental; estabeleceu novas fronteiras de exploração econômica do mar e de seus recursos vivos e não-vivos pelos Estados costeiros; e introduziu novas responsabilidades relacionadas à preservação ambiental.

Dentro do contexto normativo fixado pela CNUDM emerge uma realidade de importância capital para os interesses nacionais: a Amazônia Azul, imensa área costeira que acresce ao Brasil uma área de exploração econômica exclusiva de quase 4,5 milhões de quilômetros quadrados, sendo, portanto, maior que 50% do território nacional e maior que a Amazônia que lhe empresta o nome adjetivado pela cor de nossos mares (CARVALHO, 2005).

À CNUDM somam-se convenções internacionais e legislação nacional que buscam possibilitar a proteção do meio ambiente, sobretudo quanto à prevenção relacionada à poluição, que será o objeto de estudo do presente trabalho. Em decorrência da vastidão do tema, tanto pela diversidade de formas de poluição, como pela multiplicidade de agentes poluidores, este trabalho limitará seu escopo de observação tão somente à poluição ocasionada por óleo, relacionando-a ao impacto sobre a Amazônia Azul e às competências da Autoridade Marítima referentes ao assunto.

Assim, o propósito desta monografia é relacionar, por meio de pesquisa bibliográfica, as competências da Autoridade Marítima relacionadas à prevenção da poluição por óleo na Amazônia Azul em face da normatização legal atualmente em vigor no Direito do Mar.

Justifica-se o presente estudo pela da atualidade e pela importância dos temas atinentes à preservação ambiental, em especial aqueles afetos à poluição por óleo e à Amazônia Azul; e pelo interesse da mídia em fatos a estes relacionados, o que provoca repercussão na opinião pública e proporciona forte impacto na imagem de todos os atores envolvidos, incluindo neste contexto a Autoridade Marítima que possui competências específicas sobre a matéria.

## 2 O DIREITO DO MAR

### 2.1 Os conceitos de Direito Marítimo e de Direito do Mar

O Direito Marítimo, segundo Grael, citado por Strenger[1] (1986, *apud* MARTINS, 2008, p. 3), "é o Direito que tem por objeto a ordem jurídica que rege o meio marinho e as diversas utilizações de que é suscetível".

Para Martins[2] (2008) o Direito Marítimo é afetado pelo fenômeno da internacionalidade, fato que faz com que a maioria dos Estados recepcione em seu ordenamento jurídico interno as normas naquele estabelecidas. Desta forma, assinala que "as normas do tráfego internacional estão disciplinadas pelo direito internacional público marítimo e pelo direito do mar; no âmbito interno, estão disciplinadas pelo direito público marítimo" (MARTINS, 2008, p.4).

Cumpre distinguir o Direito Marítimo e o Direito do Mar. Segundo Martins:

> As normas do Direito são divididas em normas de direito público e de direito privado. No âmbito do direito público, enquadram-se as normas relativas ao tráfego marítimo nas quais prepondera em especial a presença do poder estatal. O direito privado constitui-se das normas que regulam as relações entre os particulares, nas quais predomina o interesse privado.
> O direito público marítimo normatiza as relações emergentes relações marítimas, atinentes ao tráfego marítimo e à intervenção dos Estados nas regras de navegação, jurisdição e soberania e de segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana, do navio e da carga.
> Enquadra subdivisão em direito internacional público marítimo e direito público marítimo interno ao apresentar os seguintes ramos: direito internacional público marítimo e direito do mar, direito internacional marítimo ambiental, direito administrativo marítimo e direito penal marítimo. [...] O direito do mar (*law of sea*) regulamenta, especificamente, o tráfego internacional em alto-mar e em demais áreas, além de consagrar a soberania e a jurisdição dos Estados, especialmente nos termos dos dispositivos da CNUDM III[3], que, fundamentalmente, deverá delimitar a natureza e a extensão do domínio marítimo. O conceito de direito do mar abrange o conjunto das normas legais que visam a reger o uso do mar, ao atuar na prevenção e solução de conflitos (MARTINS, 2008, v. 1, p. 9-10).

Portanto, conforme assinalado por Martins (2008) o Direito do Mar é um ramo do Direito Internacional Público Marítimo, que por sua vez inclui-se como matéria do Direito Internacional Público.

---

[1] STRENGER, Irineu. *Direito moderno em foco:* responsabilidade civil, direito marítimo e outros. São Paulo. RT, 1986.

[2] MARTINS, Eliane M. Octaviano. Doutora pela USP, Mestre pela UNESP, Pós-Graduada Lato Sensu pela FADISC. Professora de Direito Marítimo, Direito Empresarial e Internacional em cursos de pós-graduação (USP, UNISANTOS, UNIBES, UNIFRAN) e graduação (UNIMONTE e UNAERP).

[3] Terceira Conferência das Nações unidas sobre o Direito do Mar, Montego Bay, Jamaica,1982. As conferências anteriores ocorreram em Genebra (1950 e 1960).

## 2.2 Uma síntese da história do Direito do Mar

Em 1609, Hugo Grotius (1583-1645) escreveu *De Mare Liberum,* onde, retomando o Direito Romano, considerava o mar como *res communis omnium,* o que o tornava não passível de subordinar-se à soberania de um Estado, conforme informa Schachter[4] (1986, *apud* TRINDADE, 2003). Essa obra atendia aos pleitos da Holanda, cuja Companhia das Índias Ocidentais encontrava-se impossibilitada de cruzar o Oceano Índico em decorrência de proibição efetuada por Espanha e Portugal. Com o declínio das potências ibéricas, a predominância naval holandesa emerge, sendo posteriormente sucedida pela da Grã-Bretanha, possibilitando que com o auxílio da obra de Grotius consolide-se o princípio da liberdade absoluta dos mares, firmando-se a partir do século XVIII o limite de três milhas (a partir da costa) para o mar territorial, por ser este o alcance médio dos disparos dos canhões embarcados (TRINDADE, 2003).

> No Direito do Mar Clássico, os Estados detinham soberania apenas sobre seus mares territoriais, basicamente por um imperativo de segurança de seus territórios terrestres [...]. Para além dos mares territoriais, prevaleciam as liberdades do alto-mar, inapropriável e não-sujeito à soberania estatal. Ao princípio da liberdade dos mares aliava-se a idéia da inesgotabilidade dos seus recursos (TRINDADE, 2003, p. 41).

Para Trindade (2003) este direito é fundamentalmente consuetudinário, isto é, firmado nos usos e costumes.

Após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) os conceito de liberdade absoluta, inesgotabilidade dos recursos e da impossibilidade dos mares serem objeto de apropriação por parte do Estado costeiro, passam a sofrer questionamentos. Diversos países passam a considerar a plataforma continental adjacente ao território terrestre como parte de seu território. Em consequencia das divergências que passam a surgir, principalmente fruto do desenvolvimento tecnológico e dos interesses econômicos relacionados à pesca, surge a necessidade de firmar-se um acordo entre os Estados para tratar sobre o tema. O direito do mar clássico não mais atendia aos anseios da comunidade internacional (TRINDADE, 2003).

Este autor conclui que o direito do mar, anteriormente consuetudinário e que estabelecia a liberdade plena dos mares, no período posterior à Segunda Guerra Mundial vê-se frente a uma nova realidade que requer maior normatização e estabelecimento de limites territoriais e de exploração econômica, definindo de forma mais precisa a soberania e

[4] SCHACHTER, Oscar. Concepts and Realities in the New Law of the Sea. In: PONTECORVO, Giulio (ed.). *The New Order of the Oceans – The Advent of a Managed Environment*. New York: Columbia University Press, 1986.

jurisdição dos Estados sobre as áreas marítimas.

## 2.3 A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

Em 1958 dá-se em Genebra a I Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que resulta em quatro Convenções, que tratam de mar territorial e zona contígua, plataforma continental, pesca e conservação dos recursos vivos do alto-mar e alto mar, além de um protocolo facultativo sobre a solução de litígios. Em 1960, também em Genebra ocorre a II Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que não alcançou resultados. Posteriormente, entre 1973 e 1982, com sessões em Nova York, Caracas e Genebra, dá-se a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que com a presença de 164 Estados (membros ou não da ONU[5]), e de alguns observadores[6], assinam em Montego Bay, Jamaica, a 10 de dezembro de 1982, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)[7] (MATTOS, 2008), tendo entrado em vigor com a ratificação do sexagésimo Estado em 16 de novembro de 1994 (TORRES; FERREIRA, 2005).

Portanto, a culminância deste processo ocorre com a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que traz ao ordenamento jurídico internacional a CNUDM, caracterizada pelo seu amplo espectro normativo, conforme poderemos verificar nos itens a seguir.

## 2.4 Os novos espaços marítimos e a questão da poluição na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

A CNUDM é na atualidade o principal documento sobre o Direito do Mar, normatiza em seus capítulos os seguintes assuntos: Mar Territorial e Zona Contígua, Estreitos Utilizados para a Navegação Internacional, Estados Arquipelágios, Zona Econômica Exclusiva, Plataforma Continental, Alto-Mar, Ilhas, Mares Fechados ou Semifechados, Estados sem Litoral, a Área, Proteção e Preservação do Meio Marinho, Investigação Científica Marinha, Desenvolvimento e Transferência de Tecnologia Marinha, Solução de

[5] Organização das Nações Unidas.
[6] Estados e Territórios, Movimentos de libertação, Agências da ONU e Organizações Intergovernamentais.
[7] A CNUDM possui um preâmbulo, 17 partes e 9 anexos, seguidos da ata final da conferência e foi ratificada pelo Brasil em 22/11/1988, aprovada pelo Decreto Legislativo n° 5, de 9/11/1987, e promulgada pelo Decreto n° 1.530, de 22/06/1995, considerando sua entrada em vigor a partir de 16/11/1994. Disponível em: <http://www2.mre.gov.br/dai/m_1530_1995.htm>. Acesso em: 20 Jul. 2009.

Controvérsias (MATTOS, 2008, p. 2).

> Os artigos e os anexos que [...] integram [a CNUDM] legislam sobre todos os aspectos desses espaços, entre os quais podem ser destacados: delimitação, controle ambiental, investigação científica marinha, atividades econômicas e comerciais, transferência de tecnologia e disputas (VIDIGAL *et al*., 2006, p. 34).

Nesse sentido, Vidigal *et al*. (2006) ao observar os conceitos trazidos pela CNUDM, estabelecendo limites e regimes jurídicos em diversos espaços, denomina-os de "novos espaços marítimos".

Para Fiorati (1999, p. 382-383) a CNUDM "recebeu grande influxo da conscientização ecológica ocorrida nos anos setenta e meados da década de oitenta e disciplinou acerca dos diversos tipos de poluição e suas causas". Nesse sentido, Martins (2005) afirma que as regras do Direito Internacional que buscam proteger o meio ambiente marinho contra a poluição formam uma construção piramidal em cujo vértice encontra-se a CNUDM e abaixo desta as demais convenções[8].

Deste modo a CNUDM além de regular os interesses dos Estados no campo da definição da soberania e da jurisdição sobre os novos espaços marítimos busca também a preservação do meio ambiente e traz no seu bojo a compreensão de que o desenvolvimento, por todos almejado deve ser sustentável[9], a fim de preservarem-se os recursos disponíveis às gerações futuras.

Esta preocupação com a conservação do meio ambiente marinho encontra-se consolidada na parte XII da CNUDM, que estabeleceu que os Estados têm a obrigação de: proteger e preservar o ambiente marinho (art. 192); tomar medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho (art. 194); cooperar no plano mundial ou regional; notificar danos iminentes ou reais (art. 198); e elaborar e promover Planos de emergência contra a poluição (art. 199).

Conforme aduz Martins (2005), a CNUDM classifica seis formas específicas de poluição marinha: poluição de origem terrestre (art. 207); poluição proveniente de atividades relativas aos fundos marinhos sob jurisdição nacional (art. 208, 3); poluição proveniente de

---

[8] A saber: convenções universais relativas à prevenção da poluição marinha; as convenções regionais relativas à proteção do meio marinho e prevenção da poluição marinha; as convenções sobre a proteção do meio ambiente marinho; as convenções relativas ao alto-mar, à plataforma continental e ao subsolo do alto-mar; as convenções relativas à pesca e à conservação dos recursos vivos e as convenções sobre transporte internacional de direito da navegação (MARTINS, 2005).

[9] Desenvolvimento capaz de suprir as necessidades da geração atual, sem comprometer a capacidade de atender as necessidades das futuras gerações. É o desenvolvimento que não esgota os recursos para o futuro. Disponível em: <http://www.wwf.org.br/informacoes/questoes_ambientais/desenvolvimento_sustentavel/>. Acesso em: 20 Jul. 2009.

atividades no leito do mar, nos fundos marinhos, e seu subsolo, além dos limites da jurisdição nacional (espaço denominado "Área") (art. 209); poluição por alijamentos (art. 210); poluição proveniente de embarcações (art. 211) e poluição proveniente da atmosfera ou por meio dela (art. 212).

A CNUDM, em seu art. 1º, item 4, assim definiu poluição do meio marinho:

> Significa a introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização, e deterioração dos locais de recreio (BRASIL, 1995).

Quanto aos agentes poluentes, um dos critérios para classificá-los, conforme assinalado por Vidigal *et al.* (2006), baseia-se na persistência destes no meio ambiente, o que os agrupa em seis categorias: facilmente dissipáveis (ocorre perda rápida da toxicidade após o contato com a água do mar), não-conservativos (ou biodegradáveis, suscetíveis à degradação bacteriana ou biológica), conservativos (não suscetíveis à degradação bacteriana ou biológica, têm um longo tempo de persistência e se acumulam no ambiente e nos organismos marinho – neste grupo incluem-se os metais pesados), sólidos (incluem grande variedade de rejeitos de atividades antrópicas[10] como plásticos, metais e vidros), bioinvasores (espécies exóticas introduzidas em um outro ecossistema), emissões aéreas (industriais e de automóveis que se depositam nos oceanos).

Nesse mesmo sentido, Martins (2007) informa que um dos principais fatores poluição marinha em termos de impacto ambiental decorrem de acidentes onde ocorre derramamento de petróleo, sendo que é estimado que ocorra o derramamento anual de um milhão de toneladas de petróleo no mar.

Não só o transporte de petróleo causa poluição por óleo[11] e informa que essa também decorre da lavagem dos tanques de combustíveis e dos porões dos navios, aos quais acrescenta-se aquela originada a partir das instalações terrestres (FIORATI, 1999).

Dentro deste contexto depreende-se que a CNUDM estabelece como regras a prevenção e a preservação do meio ambiente, do qual a poluição torna-se grande ameaça, e em especial a ocasionada por óleo, que sozinha é objeto de diversas convenções internacionais e leis internas.

---

[10] Relacionado à atividade humana.

[11] Qualquer forma de hidrocarboneto (petróleo e seus derivados), incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados (Lei 9.966/2000, art. 2º, VIII).

## 3 A AMAZÔNIA AZUL

A partir do estabelecimento dos novos espaços pela CNUDM, estes foram transpostos para a lei n. 8.617, de 4 de janeiro de 1993, que dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, incorporando-os ao nosso ordenamento jurídico nos seguintes termos:

> Art. 1º. O mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular brasileiro, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil. [...]
> Art. 4º A zona contígua brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às vinte e quatro milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial. [...]
> Art. 6º. A zona econômica exclusiva brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial. [...]
> Art. 11. A plataforma continental do Brasil compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de duzentas milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.
> Parágrafo único. O limite exterior da plataforma continental será fixado de conformidade com os critérios estabelecidos no art. 76 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, celebrada em Montego Bay, em 10 de dezembro de 1982 (BRASIL, 1993).

Ressalta-se que, nos termos da lei n. 8.617/1993, sobre o mar territorial o Brasil exerce sua soberania, que se estende ao espaço aéreo sobrejacente e ao seu leito e subsolo (art. 2º). Sobre a zona contígua o Brasil poderá exercer medidas de fiscalização para evitar e reprimir infrações às suas leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários (art. 5º) no seu território ou mar territorial. Na ZEE Brasil tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não-vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vistas à exploração e ao aproveitamento da zona para fins econômicos (art. 7º) e na plataforma continental o Brasil exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental, para efeitos de exploração dos recursos naturais (art. 12).

Anota-se que a nossa legislação mencionou expressamente o art. 76 da CNUDM, em razão deste estabelecer critérios para a medição do limite exterior da plataforma continental, o que possibilita a ampliação da a área em que poderá haver exploração dos recursos naturais.

Assim foi instituído, em 15 de setembro de 1989 (Decreto n. 98.145) o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), cuja finalidade era a

estabelecer os limites da plataforma continental brasileira, a fim de determinar a área oceânica compreendida além da zona econômica exclusiva, na qual o Brasil poderá exercer os direitos previstos no art. 77[12] da CNUDM (TORRES; FERREIRA, 2005), pois conforme descreve Carvalho (2005):

> Em alguns casos, a Plataforma Continental (PC) – prolongamento natural da massa terrestre de um Estado costeiro – ultrapassa essa distância [200 milhas marítimas], podendo estender a propriedade econômica do Estado a até 350 milhas marítimas. Essas áreas somadas – a ZEE mais a PC estendida – caracterizam a imensa Amazônia Azul, medindo quase 4,5 milhões de quilômetros quadrados, o que acrescenta ao País uma área equivalente a mais de 50% de sua extensão territorial. (CARVALHO, 2005, p.18)

O Brasil efetuou em 17 de maio de 2004 o depósito da proposta de limites para a sua plataforma continental junto ao Secretário Geral das Nações Unidas[13] e desta forma espera ter reconhecido o direito sobre uma área[14] de cerca de 900.000 Km² (TORRES; FERREIRA, 2005).

A área a ser acrescida encontra-se assinalada na figura:

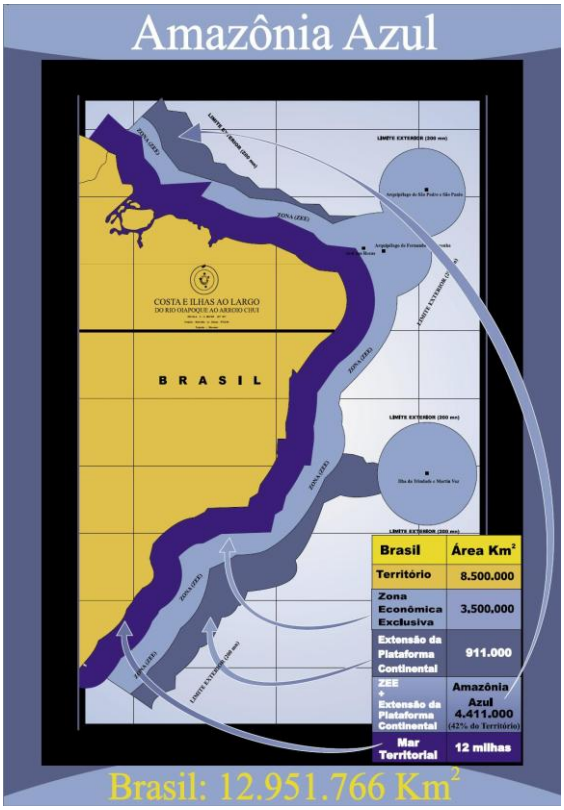


FIGURA 1 – Mapa da Amazônia Azul
Fonte: CARVALHO, 2005, p. 17

[12] O Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais (CNUDM, art. 77).
[13] CNUDM, art. 76, item 9.
[14] Equivalente à soma das áreas dos seguintes estados: RS, SC, PR, e SP (TORRES; FERREIRA, 2005).

Carvalho (2005) informa que nesta imensa área, há uma outra Amazônia, a que se denominou Amazônia Azul, que é inimaginavelmente rica.

Pode-se dizer então que muita desta riqueza compõe-se de recursos vivos, recursos estes que necessitam ser protegidos dos riscos de poluição, sobretudo a poluição proveniente de óleo. Nesse sentido a CNUDM, as convenções internacionais e a legislação nacional (como será examinado no próximo capítulo) vêm tutelando estes recursos.

> Neste último sentido, a poluição marinha é tema intimamente ligado à tutela dos recursos vivos do mar. O aumento crescente da agressão ao ecossistema marinho atinge de modo negativo pessoas indeterminadas e indetermináveis [...] A CONVEMAR[15] canalizou nos Estados os direitos e obrigações referentes à proteção e preservação do meio marinho. O efeito nocivo da agressão dos mares atinge de modo indeterminado [os] Estados (ROLIM, 1998, p.100).

Conclui-se pela a importância que todo este espaço passa a representar para o Brasil, não só na extensão que representa, como nos recursos que nele se encontram disponíveis para exploração e explotação, recursos estes que quando caracterizados pelo bioma marinho, necessitam ser protegidos do risco de ocorrência de poluição, visto a necessidade de preservá-los para a adequada exploração econômica.

Carvalho (2005) alerta para que "é preciso que sejam delineadas e implementadas políticas para a exploração racional e sustentada das riquezas da nossa Amazônia Azul, bem como que sejam alocados os meios necessários para a vigilância, a defesa e a proteção dos interesses do Brasil no mar". Onde, depreende-se que parte desta proteção decorre da prevenção contra a poluição por óleo, que será objeto de estudo no próximo capítulo e sobre a qual, possui a Marinha responsabilidades que serão relacionadas no último capítulo do presente trabalho.

[15] CNUDM.

# 4 A POLUIÇÃO POR ÓLEO NAS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS E NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

## 4.1 As convenções internacionais

A mobilização internacional para a preservação dos mares iniciou em decorrência da poluição causada por óleo em um acidente ocorrido em 1967 com o navio *Torrey Canyon*, de bandeira liberiana. Este navio colidiu contra o rochedo de *Seven Stones*, o que provocou seu naufrágio e o vazamento de cerca de 118.000 toneladas de óleo cru nas águas do Mar do Norte, que atingiu as costas da Grã-Bretanha e causou prejuízos incalculáveis e destruição da fauna e flora marinhas e das áreas costeiras, segundo Rosseau[16] (1967, *apud*, Fiorati, 1999).

Fruto desta mobilização ocorreu em 1969 na cidade de Bruxelas a conferência que resultou na Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC/69)[17], que definiu de modo uniforme a responsabilidade civil por danos causados a terceiros e garantir, em decorrência destes uma reparação. A Convenção restringiu-se aos danos por poluição por óleo causados por navios no território (inclusive mar territorial), e às medidas preventivas (efetuadas para evitar ou minimizar os danos). A Convenção definiu por "óleo" qualquer óleo persistente, o que elide os danos causados por óleos não persistentes (gasolina, óleo diesel ou querosene) e aqueles causados por instalações portuárias ou dutos. Criou-se um sistema de responsabilidade objetiva (independente da culpa) do proprietário do navio, com situações excludentes. Todavia ficou a responsabilidade limitada a valores de acordo com as diferentes categorias de navios. Um sistema compulsório de seguro foi criado para a cobertura dos prejuízos, podendo os signatários, cobrar a apresentação de certificado que ateste a existência da cobertura de danos (PORTO, 2000).

A crítica a essa convenção é o fato de que o seu art. 5º prevê que o proprietário de um navio tem o direito de limitar sua responsabilidade a um *quantum*[18] que a princípio seria o valor máximo a ser indenizado independente do valor real dos danos (SANTOS, 2003).

---

[16] ROSSEAU, C. Chronique des Faits Internationaux, *RGDIP*, 1967, p.1.092-1099.

[17] Ratificada pelo Brasil, sendo aprovada pelo Decreto Legislativo n. 74, de 30/9/1976, e promulgada pelo Decreto n. 79.437, de 28/3/1977. Regulamentada pelo Decreto n. 83.540. de 4/6/1979.

[18] Duzentos e dez milhões de Francos.

Em 1973 foi aprovada a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, a qual adicionou-se um protocolo em 1978[19] e uma emenda em 1984. Esta Convenção é conhecida como Marpol 73/78[20].

> Essa Convenção é bastante extensa, cria uma série de mecanismos de prevenção e controle da poluição, instituindo relatórios, vistorias e certificados de inspeção dos navios que operam no ambiente marinho. Pode-se, atualmente, considerar a Marpol 73/78 [...] como a norma internacional de maior importância na prevenção da poluição marinha, causada não só por petróleo, como por outras substâncias nocivas. Aponta-se, como significativo avanço no âmbito da prevenção da poluição marinha por óleo, a implantação do *Port State Control*, que é o Controle Estatal Portuário (*sic.*), garantindo a possibilidade de inspeção de navios visitantes de qualquer nacionalidade, consoante as normas e os padrões estabelecidos, entre outros instrumentos da Marpol que concede aos portos, inclusive, a autonomia para deter o navio sob suspeita até a eliminação satisfatória do risco de dano ao meio ambiente (PORTO, 2000, p.55).

A Marpol 73/78, conforme contido em seu art. 3º aplica-se tão somente a navios que estejam autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte da Convenção ou que mesmo não autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte, estejam operando sob a autoridade de uma Parte, excluindo-se qualquer navio de guerra, navio auxiliar da Marinha ou a qualquer outro navio de propriedade de um Estado, ou operado por ele, e utilizado, temporariamente, apenas numa atividade não comercial do governo.

A Convenção Internacional sobre Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo (OPRC/90)[21] é uma Convenção que promove a cooperação entre os Estados tendo por propósito a preservação e a prevenção dos danos ao meio ambiente e pela qual um Estado pode solicitar a cooperação do outro, em caso de um acidente em que ocorra poluição por óleo. Ademais, prevê o estabelecimento pelos Estados de planos de contingência, tanto para navios como para instalações em que haja risco de poluição, a fim de permitir uma resposta eficaz (PORTO, 2000; SANTOS, 2003).

Em muitos casos a poluição por óleo possui em alguns casos a característica de ser transfronteiriça, atingindo assim dois ou mais Estados e interferindo em seus ecossistemas e economias, daí a necessidade de cooperação entre aqueles que podem vir a ser atingidos por um problema que se tornará comum, mesmo tendo acontecido for a de suas águas jurisdicionais (FIORATI, 2009).

---

[19] O protocolo de 1978, icluiu na Marpol o Anexo II que trata de Regras para o Controle da Poluição por Substâncias Líquidas Nocivas a Granel.

[20] Ratificada pelo Brasil, sendo aprovada pelo Decreto Legislativo n. 4, de 9/11/1987, e promulgada pelo Decreto n. 2.508, de 4/3/1998.

[21] Ratificada pelo Brasil, sendo aprovada pelo Decreto Legislativo n. 43, de 29/5/1998, e promulgada pelo Decreto n. 2.870, de 10/12/1998.

O papel da Organização Marítima Internacional (IMO)[22], agência especializada da ONU, na qual foram originadas várias convenções que contribuíram para a redução da poluição por óleo no mar. Dentre as providencias decorrentes do esforço da IMO relaciona o emprego de casco duplo para navios-tanque, a emissão de diretrizes especiais para as Sociedades Classificadoras, o estabelecimento de um controle portuário mais severos (*Port State Control*), o Código Internacional de Gerenciamento de Segurança (ISM Code) (SANTOS, 2003).

Ressalta-se que após o primeiro grande acidente com vazamento de óleo e seu impacto iniciou-se um movimento entre os Estados para a preservação do meio ambiente, tanto marinho como terrestre, primeiro com passos ainda tímidos com a CLC/69 que é bastante limitada em seu esforço de prevenção de posteriormente com passos mais seguros como a Marpol 73/78 que possibilita inúmeros recursos à prevenção da poluição por óleo, até chegarmos à OPCR/90, que amplia o problema da poluição para a necessidade de cooperação entre os Estados, principalmente em face da possibilidade de ocorrência de poluição transfronteiriça.

## 4.2 A legislação brasileira relativa à poluição por óleo

As convenções internacionais citadas no item anterior ingressam no ordenamento jurídico brasileiro com *status* de lei ordinária, após sua a provação por Decreto Legislativo do Congresso Nacional e promulgação pelo Presidente da República, conforme exigido pela Constituição Federal (CF/88) em seus art. 49, I e 84, VIII:

> Art. 49. É da competência exclusiva do Congresso Nacional:
> I - resolver definitivamente sobre tratados, acordos ou atos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional; [...]
> Art. 84. Compete privativamente ao Presidente da República:[...]
> VIII - celebrar tratados, convenções e atos internacionais, sujeitos a referendo do Congresso Nacional (BRASIL, 2006).

A Lei n. 9.966, de 28 de abril de 2000[23] dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional revogou expressamente a Lei n. 5.537, de 17 de novembro de 1967, que estabelecia penalidades para embarcações e terminais marítimos ou fluviais que lançarem detritos ou óleo em águas brasileiras, ampliando o escopo de sua normatização, sendo conhecida como "Lei do Óleo" (SANTOS, 2003).

---

[22] International Maritime Organization.
[23] Regulamentada pelo Decreto 4.136, de 20 de fevereiro de 2002.

> Essa lei é o resultado de um projeto encaminhado ao Congresso Nacional em 1992 pelo então Presidente Fernando Collor de Melo e que apenas foi incluída na pauta da convocação extraordinária do Congresso após uma mensagem enviada pelo Presidente Fernando Henrique Cardoso, pedindo urgência em sua votação, em decorrência do último vazamento de mais de um milhão de litros de óleo nas águas da Baía de Guanabara, cartão postal do Rio de Janeiro e do Brasil. A notícia escandalizou o mundo, estampando na imprensa durante semanas os efeitos da maré negra no meio ambiente, nas comunidades biológicas, na fauna e flora, nos manguezais, bem como na saúde e na qualidade de vida da população (PORTO, 2000, p. 53).

A Lei n. 9.966/2000 estabelece:

> Art. 1º - Esta Lei estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em águas sob jurisdição nacional.
> Parágrafo único. Esta Lei aplicar-se-á:
> I – quando ausentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78);
> II – às embarcações nacionais, portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, em caráter complementar à Marpol 73/78;
> III – às embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras, cuja bandeira arvorada seja ou não de país contratante da Marpol 73/78, quando em águas sob jurisdição nacional;
> IV – às instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, e aos estaleiros, marinas, clubes náuticos e outros locais e instalações similares. (BRASIL, 2000).

Entretanto, o legislador ao definir, no art. 3º, as áreas sob jurisdição nacional citadas no art. 1º, apesar de ter sido bastante minucioso quanto às águas interiores, quanto às águas marítimas foi quase silente ao defini-las como “todas aquelas sob jurisdição nacional que não sejam interiores”, fato este suprido pela regulamentação ocorrida com o Decreto 4.136, de 20 de fevereiro de 2002, que paras as águas interiores repetiu as definições já constantes da Lei 9.966/2000 sendo que para as águas marítimas aplicou definição mais precisa, estabelecendo de forma clara o contexto de aplicação (Amazônia Azul):

> Art. 3º Para os efeitos deste Decreto, são consideradas águas sob jurisdição nacional:
> I - águas interiores:
> [...]
> II - águas marítimas, todas aquelas sob jurisdição nacional que não sejam interiores, a saber:
> a) as águas abrangidas por uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de base reta e da linha de baixa-mar, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil (mar territorial);
> b) as águas abrangidas por uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir o mar territorial, que constituem a zona econômica exclusiva-ZEE; e
> c) as águas sobrejacentes à plataforma continental quando esta ultrapassar os limites da ZEE (BRASIL, 2002).

Observa Santos:

> A nova lei interna ampliou o universo de proteção do ambiente marinho contra a poluição, ao disciplinar a prevenção, o controle e a fiscalização, não somente quanto ao poluente óleo e os seus derivados, mas também em relação a toda e qualquer

> substância nociva ou perigosa, bem como alcançando aquelas instalações próximas das águas, como por exemplo terminais portuários, estaleiros, clubes náuticos etc. (SANTOS, 2003, p. 99).

O legislador nacional buscou complementar a esfera de atuação da Marpol 73/78 ampliando o seu espectro de alcance, tanto para situações não previstas naquela convenção, como para além dos navios, atingindo portos organizados, instalações portuárias, dutos, plataformas e suas instalações de apoio, sendo que as embarcações, plataformas e instalações de apoio estrangeiras, podem ser de qualquer bandeira, universalizando, dessa maneira, a capacidade de prevenção de acidentes e a proteção ao meio ambiente (SANTOS, 2003).

Martins declara acerca daqueles que utilizam bandeiras de conveniência:

> Os Registros Abertos de Bandeiras de Conveniência (BDC) se caracterizam por oferecerem total facilidade para registro, incentivos de ordem fiscal, não imposição de vínculo entre o Estado de Registro e o navio.
> [...] A não exigência de vínculo do Estado da Bandeira com o navio e a não observância de legislações e regulamentos severos concernentes à segurança da navegação e obrigação de fiscalizar dos Estados decorre do fato dos Estados que concedem bandeira de conveniência não serem signatários ou não cumprirem os preceitos da CNUDM III e de outras convenções internacionais de extrema importância no cenário da navegação, como a MARPOL, SOLAS 1974, CLC/69, o ISM Code (Código de Gerenciamento Ambiental) dentre outras (MARTINS, 2007, p.6).

Santos (2003) aduz, ainda, que a Lei 9.966/2000 define óleo como "qualquer forma de hidrocarboneto (petróleo e seus derivados), incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados" (art. 2º, VIII), e mistura oleosa como "mistura de água e óleo, em qualquer proporção" (art. 2º, VIII). O mesmo texto legal reforça determinações já constantes da Marpol 73/78 (existência de livro de registro de óleo - art. 10), e da CLC/69 (possuir o certificado ou garantia financeira equivalente – art. 13), e inclui a exigência de existência de planos de emergência[24] para os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio que uma vez consolidados pelos órgãos ambientais locais comporão o plano de contingência[25]. Sendo de grande relevância a proibição constante do art. 17, excetuada apenas em caso de "salvaguarda de vidas humanas, pesquisa ou segurança de navio" (art. 18), mas sem "desobrigar o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga" (art. 21):

---

[24] Conjunto de medidas que determinam e estabelecem as responsabilidades setoriais e as ações a serem desencadeadas imediatamente após um incidente, bem como definem os recursos humanos, materiais e equipamentos adequados à prevenção, controle e combate à poluição das águas (Lei 9.966/2000, art. 2º, XIX).

[25] Conjunto de procedimentos e ações que visam à integração dos diversos planos de emergência setoriais, bem como a definição dos recursos humanos, materiais e equipamentos complementares para a prevenção, controle e combate da poluição das águas (Lei 9.966/2000, art. 2º, XX).

> Art. 17. É proibida a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Marpol 73/78, e não estando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de área ecologicamente sensível, e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente (BRASIL, 2000).

A Lei 9.966/2000 em seu art. 27 estabelece as atribuições dos diversos entes estatais responsáveis pelo cumprimento da lei, sendo que as atribuições da Autoridade Marítima serão relacionadas de forma mais abrangente no próximo capítulo.

Conclui-se que o legislador nacional, ao verificar que as convenções internacionais não tutelavam de forma abrangente a proteção ao meio ambiente (neste inclui-se de forma evidente os recursos vivos existentes na Amazônia Azul), contra a poluição por óleo, resolveu estabelecer tutelas suplementares, por meio da Lei 9.966/2000, que estabeleceu competências para diversos entes do Estado, entre os quais destaca-se a Autoridade Marítima, e definiu obrigações relativas à proteção e preservação do meio ambiente.

## 4.3 Os princípios da precaução e do poluidor-pagador

Dois princípios passaram a ser adotados pela Lei 9.966/2000: o princípio da precaução (MARTINS, 2007) e o princípio do poluidor-pagador (PORTO, 2000).

Segundo Mirra (2009) o princípio da precaução, tem sua adoção a partir da Declaração das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento[26], e assim se encontra consubstanciado naquela Declaração: "Quando houver ameaça de danos graves ou irreversíveis, a ausência de certeza científica absoluta não será utilizada como razão para o adiamento de medidas economicamente viáveis para prevenir a degradação ambiental"[27].

O princípio do poluidor-pagador encontra-se instituído no art. 225, parágrafo 3º, da CF/88, pelo qual "As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados" (PORTO, 2000).

Desse modo o legislador brasileiro ao incorporar ao texto legal os princípios da precaução e do poluidor-pagador trouxe a este o que há de mais moderno na questão da proteção ambiental, sobretudo em decorrência do grande impacto que um fato poluidor pode vir a ocasionar.

---

[26] Declaração do Rio de 1992.

[27] Declaração do Rio de Janeiro sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (1992) (Princípio 15). Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/sdi/ea/documentos/convs/decl_rio92.pdf>. Acesso em: 23 jul. 2009.

## 5 A AUTORIDADE MARÍTIMA E A POLUIÇÃO POR ÓLEO

A Lei Complementar n. 97, de 9 de junho de 1999, que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, atribui ao Comandante da Marinha a designação de Autoridade Marítima para o trato das atribuições subsidiárias à Marinha (SANTOS, 2003), conforme previsto em seu art. 17:

> Art. 17. Cabe à Marinha, como atribuições subsidiárias particulares:
> I - orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional;
> II - prover a segurança da navegação aquaviária;
> III - contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar;
> IV - implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas. Parágrafo único. Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Marinha o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando designado como "Autoridade Marítima", para esse fim (BRASIL, 1999).

Nesse sentido, estas atribuições, apesar de subsidiárias, exigem grande esforço de toda a estrutura da Marinha, drenando recursos materiais e de pessoal, e configuram-se em uma das principais formas de contato com a sociedade e de apresentação de suas atividades.

Os art. 3º e 4º da Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional[28], estabelecem que cabe à Autoridade Marítima a emissão de normas[29] para a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio:

> Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.
> Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.
> Art. 4° São atribuições da autoridade marítima:
> I - elaborar normas para:
> [...]
> b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;
> c) realização de inspeções navais e vistorias;
> [...]
> VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;
> [...]
> IX - executar a inspeção naval;

[28] Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), regulamentada pelo Decreto n. 2.596, de 18 de maio de 1998 (RLESTA).

[29] Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), disponíveis em http://www.dpc.mar.mil.br/normam/tabela_ normam.htm. Acesso em: 24 ago. 2009.

> X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas (BRASIL, 1997).

A Lei 9.966/2000, em seu art. 2º, especifica as competências da Autoridade Marítima no que se refere às suas disposições, tornando-a responsável pela prevenção da poluição ambiental causada por navios, plataformas e suas instalações de apoio (SANTOS, 2003):

> Art. 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:
> [...]
> 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 prevenção da poluição ambiental causada por navios, plataformas e suas instalações de apoio, além de outros cometimentos a ela conferidos por esta Lei (BRASIL, 2000).

De acordo com a referida lei compete à Autoridade Marítima: requisitar o livro de registro de óleo das plataformas e dos navios (que se enquadrem na condição de possuí-lo) (art. 10), emitir normas para os navios que transportem óleo (art. 24) e possui ainda as seguintes competências constantes do art. 27:

> Art. 27. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei:
> I – a autoridade marítima, por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:
> a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, autuando os infratores na esfera de sua competência;
> b) levantar dados e informações e apurar responsabilidades sobre os incidentes com navios, plataformas e suas instalações de apoio que tenham provocado danos ambientais;
> c) encaminhar os dados, informações e resultados de apuração de responsabilidades ao órgão federal de meio ambiente, para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis;
> d) comunicar ao órgão regulador da indústria do petróleo irregularidades encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, quando atinentes à indústria do petróleo (BRASIL, 2000).

Deverá, ainda, ser ouvida a Autoridade Marítima pelo órgão federal do meio ambiente[30] quando da definição de localização dos limites das áreas ecologicamente sensíveis, que deverão constar das cartas náuticas nacionais (art. 28).

> A Autoridade Marítima, por conseguinte, é representada pelo Comandante da Marinha, o qual, por si, ou por outras autoridades navais que dele receberem delegação de competência, fiscalizam o cumprimento de todas as leis e regulamentos no mar e nas águas interiores. Algumas vezes atua em conjunto com outros órgãos, como por exemplo, o IBAMA, nas fiscalizações referentes à pesca. Na maior parte do tempo atua no exercício de suas competências específicas, fiscalizando as embarcações que trafegam nas águas sob jurisdição nacional, por intermédio das organizações que compõem o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário, representadas pelas Capitanias dos Portos, Delegacias e Agências, capitaneadas pela Diretoria de Portos e Costas, sendo que o seu Diretor recebeu delegação de competência do Comandante da Marinha para fiscalizar o cumprimento das leis que tratam de navegação, assim como das Convenções e

[30] Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA).

> Acordos Internacionais firmados, baixando as normas necessárias à sua fiel execução.
> [...] A Autoridade Marítima se faz representar em vários níveis, sendo que o Representante Nacional é Diretor de Portos e Costas (SANTOS, 2003, p. 96-97).

Assim o Decreto 4.136, de 20 de fevereiro de 2002, que regulamenta a Lei 9.966/2000, estabelece que podem, os agentes da Autoridade Marítima, no âmbito de sua competência, lavrar autos de infração (art. 7º), e aplicar multas (art. 19, § 1º; 25; 26; 27; 29; 32; 34; 36, § 3º; 39; 40; 42; 43; 46).

Os procedimentos para aplicação de penalidades deverão observar princípios fundamentais da ampla defesa e do contraditório para que não sejam invalidados:

> Art. 50. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo próprio de cada autoridade competente, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa, sem prejuízo da aplicação pela autoridade sanitária competente do disposto na legislação específica.

Destaca-se no Decreto n. 4.136/2002, que regulamenta a Lei 9.966/2000 que as autoridades relacionadas devem manter seus agentes fiscalizadores habilitados para a aplicação de suas estipulações (art. 56).

Assim, de acordo com o previsto na Lei do Óleo, na Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas suas respectivas regulamentações, cabe à Autoridade Marítima o exercício de atividades de fiscalização essenciais à prevenção da poluição por óleo e a emissão de normas que estabelecerão critérios técnicos para evitar-se a ocorrência de possíveis eventos poluidores.

Deste modo, a Marinha, na qualidade de Autoridade Marítima, passa a ter, mesmo que de forma subsidiárias às suas atribuições constitucionais, papel relevante na proteção e preservação do meio ambiente, sobretudo nas situações relacionadas com a poluição por óleo, cabendo agir de forma ativa, por intermédio de sua estrutura e meios, na fiscalização de potenciais poluidores, bem como editar as NORMAM com o propósito de efetuar prevenção de possíveis acidentes.

## 6 CONCLUSÃO

O Direito do Mar, anteriormente consuetudinário e que estabelecia a liberdade plena dos mares, após a Segunda Guerra Mundial passou a requerer maior normatização e estabelecimento de limites territoriais e de exploração econômica, definindo de forma mais precisa a soberania e jurisdição dos Estados sobre as áreas marítimas, o que culminou com a III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que trouxe ao ordenamento jurídico internacional a CNUDM, caracterizada ampla em seu espectro normativo, regulando os interesses dos Estados, definindo a soberania e a jurisdição destes sobre os novos espaços marítimos e buscando possibilitar a preservação do meio ambiente contra a poluição, em especial a ocasionada por óleo, que foi o objeto de diversas convenções internacionais e leis internas.

Estes novos espaços marítimos, que materializam-se em nossa Amazônia Azul, passam a representar para o Brasil, importante fonte de recursos (vivos e não-vivos) que nele se encontram disponíveis para exploração e explotação, e que necessitam ser protegidos do risco de ocorrência de poluição, dada a necessidade de preservá-los para a adequada exploração econômica.

Após o primeiro grande acidente com vazamento de óleo e seu impacto iniciou-se um movimento entre os Estados para a preservação do meio ambiente, iniciado com a CLC/69 (limitada em seu esforço de prevenção), posteriormente com Marpol 73/78 (que possibilita inúmeros recursos à prevenção da poluição por óleo), chegando à OPCR/90 (que institui cooperação entre os Estados).

O legislador nacional, ao observar que as convenções internacionais não tutelavam de forma abrangente a proteção ao meio ambiente (neste inclui-se de forma evidente os recursos vivos existentes na Amazônia Azul), contra a poluição por óleo, resolveu estabelecer tutelas, de forma suplementar, por meio da Lei 9.966/2000, que estabeleceu competências específicas para diversos entes do Estado, entre os quais a Autoridade Marítima, e definiu obrigações relativas à proteção e preservação do meio ambiente e incorporou ao texto legal os modernos princípios da precaução e do poluidor-pagador, sobretudo em decorrência do grande impacto que um fato poluidor pode vir a ocasionar.

À Autoridade Marítima também foram atribuídas competências normativas pela Lei 9.537/1997 (LESTA).

Assim, A Marinha, na qualidade de Autoridade Marítima, passou a ter, mesmo

que de forma subsidiárias às suas atribuições constitucionais, papel relevante na proteção e preservação do meio ambiente, sobretudo nas situações relacionadas com a poluição por óleo, cabendo agir de forma ativa, por intermédio de sua estrutura e meios, na fiscalização de potenciais poluidores, bem como estabelecer as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) com o propósito de efetuar prevenção de possíveis acidentes.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil:** promulgada em 5 de outubro de 1988. 39. ed. São Paulo: Saraiva, 2006.

_____. **Lei Complementar n. 97**, de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Brasília, 1999. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP/Lcp97.htm>. Acesso em: 20 jul. 2009.

_____. **Lei n. 8.617**, de 4 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros. Brasília, 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8617.htm>. Acesso em: 20 jul. 2009.

_____. **Lei n. 9.537**, de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Brasília, 1997. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9537.htm>. Acesso em: 24 ago. 2009.

_____. **Lei n. 9.966**, de 28 de abril de 2000. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional. Brasília, 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9966.htm>. Acesso em: 20 jul. 2009.

_____. **Decreto n. 1.530**, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Brasília, 1995. Disponível em: <http://www2.mre.gov.br/dai/m_1530_1995.htm>. Acesso em: 20 jul. 2009.

_____. **Decreto n. 4.136**, de 20 de fevereiro de 2002. Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei n 9.966, de 28 de abril de 2000. Brasília, 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4136.htm>. Acesso em: 20 jul. 2009.

CARVALHO, Roberto de Guimarães. A Outra Amazônia. In. SERAFIM, Carlos Frederico Simões (Coord.). **Geografia**: ensino fundamental e ensino médio: o mar no espaço geográfico brasileiro. Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2005. 304 p. (Coleção explorando o ensino, v. 8). Disponível em: <https://www.mar.mil.br/secirm/document/livrogeo.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2009.

FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional.** Rio de Janeiro: Renovar, 1999. 516 p. (Biblioteca de Teses).

MARTINS, Elaine Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo.** 3. ed. Barueri, Sp: Editora Manole Ltda., 2008. 2 v.

_____. Desenvolvimento sustentável e transportes marítimos. **Revista Direitos Fundamentais e Democracia**: Faculdades Integradas do Brasil, Curitiba, v. 1, n. 1, p.1-16, jan. 2007. Semestral. Ed. UniBrasil. Disponível em: <http://revistaeletronicardfd.unibrasil.com.br/index.php/rdfd/article/view/37/0>. Acesso em: 20 jul. 2009.

_____. Responsabilidade Internacional e Poluição Marinha. **Revista CEJ**, Brasília, v. 9, n. 29, p.27-37, abr. 2005. Trimestral. Disponível em: <http://www2.cjf.jus.br/ojs2/index.php/cej/article/view/659/839> . Acesso em: 20 jul. 2009.

MATTOS, Adherbal Meira. **O novo direito do mar.** 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2008. 163 p.

MIRRA, Álvaro Luiz Valery. **Direito Ambiental:** O princípio da precaução e sua aplicação judicial. Disponível em: <http://www.aprodab.org.br/biblioteca/doutrina/alvm01.doc>. Acesso em: 30 jun. 2009.

PORTO, Gisele Elias de Lima. Responsabilidade pela poluição marinha. **Revista CEJ**, Brasília, n. 12, p.51-57, set. 2000. Trimestral. Disponível em: <http://www.estig.ipbeja.pt/~ac_direito/PolMar.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2009.

ROLIM, Maria Helena Fonseca de Souza. **A tutela jurídica dos recursos vivos do mar na zona econômica exclusiva.** São Paulo: Max Limonad, 1998. 195 p.

SANTOS, Valdir Andrade. **Poluição Marinha:** Uma Questão de Competência - Aspectos da Lei n. 9.966, de 28/4/2000. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2003. 266 p.

TORRES, Luiz Carlos; FERREIRA, Hundrsen de Souza. Amazônia Azul: a fronteira brasileira no mar. **Revista Passadiço**, Rio de Janeiro, n. 25, p.3-5, 2005. Anual. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/caaml/arquivos/amazoniaazul.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2009.

TRINDADE, Antônio Augusto Cançado (Org.). **A nova dimensão do Direito Internacional Público.** Brasília: Instituto Rio Branco, 2003. 289 p. (Coleção Rio Branco). Disponível em: <http://www.funag.gov.br/biblioteca-digital/pdfs_livros/instituto-rio-branco-irbr/pdf_a-nova-dimens-dir-inte-p>. Acesso em: 21 jul. 2009.

VIDIGAL, Armando A. F. *et al*. **Amazônia azul: o mar que nos pertence**. Rio de Janeiro: Record, 2006. 305 p.