

O DEVER FUNDAMENTAL DE PROTEÇÃO AMBIENTAL NO MAR TERRITORIAL

FUNDAMENTAL DUTY OF ENVIRONMENTAL PROTECTION IN TERRITORIAL WATERS

DAURY CESAR FABRIZ*

MARCELO FERNANDO QUIROGA OBREGÓN**

RESUMO

Este trabalho visa mostrar que, tanto em nível internacional como em nível nacional, há um dever fundamental de se proteger o meio ambiente marinho. Para tanto, expõe e interpreta diversos acordos e convenções internacionais para a prevenção e a fiscalização da poluição causada por derramamento de óleo e de outras substâncias nocivas ou perigosas em águas de jurisdição nacional. Demonstra a preocupação dos organismos internacionais que visam à defesa do meio ambiente marinho, expondo que tal premissa é um dever fundamental da sociedade internacional, dos órgãos do poder público, das pessoas jurídicas e das pessoas físicas. Analisa, ainda, a função dos diferentes órgãos especializados e das leis promulgadas pelo Estado para a preservação e para a manutenção e a preservação do

ABSTRACT

From a general level of analysis, the author develops and interprets the various agreements or international conventions for prevention, supervision of pollution caused by oil spills and other harmful or dangerous substances in waters under national jurisdiction, demonstrating the concern of international organizations that the protection of the marine environment is a fundamental duty of the international society, government agencies, corporations and individuals. Followed by the analyzes of the role of various specialized agencies and the laws enacted by the state for the preservation and maintenance of the Marine Environment in Brazil. This way is sensitive to society as a whole object to assume a shared responsibility with the purpose of consolidating respect for fundamental rights.

* Professor Adjunto da Universidade Federal do Espírito Santo. Mestre e Doutor em Direito pela Universidade Federal de Minas Gerais. Coordenador do programa de Pós Graduação *stricto sensu* em Direitos e Garantias Fundamentais (Mestrado e Doutorado) da Faculdade de Direito de Vitória – FDV. Coordenador do Grupo de Pesquisa Estado, Democracia Constitucional e Direitos Fundamentais. Presidente da Academia Brasileira de Direitos Humanos – ABDH.
E-mail: daury@terra.com.br.

** Doutorando em Direitos e Garantias Fundamentais da Faculdade de Direito de Vitória – FDV. Mestre em Direito Internacional e Direito Comunitário pela PUC-MG. Especialista em Política Internacional pela Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo. Coordenador da especialização em Direito Marítimo e Portuário da FDV. Professor de Direito Internacional e Direito Marítimo e Portuário da FDV.
E-mail: mfgobregon@yahoo.com.br.

meio ambiente marinho no Brasil. A fim de desenvolver este estudo, recorre a uma análise dialética dos textos normativos que regulam as condutas para a proteção do meio ambiente marinho. Assim, expõe a necessidade de uma responsabilidade compartilhada entre sociedade civil e poder público, com o propósito de consolidar o respeito aos direitos fundamentais.

PALAVRAS-CHAVE: Meio ambiente marinho. Política Nacional do Meio Ambiente. Convenções Internacionais para a Prevenção da Poluição por Navios. Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar. Dever fundamental.

KEYWORDS: *Pollution caused by discharge of oil and other harmful substances. National Environmental Policy. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships. United Nations Convention on the Law of the Sea. Fundamental shared duty.*

1 INTRODUÇÃO

Desde tempos imemoriais, o transporte marítimo tem estado presente nas mais diversas nações. Isso não é uma realidade apenas do passado, atualmente o modal marítimo é empregado não só para o transporte de pessoas, mas também é utilizado, em larga escala, para o transporte de diversos tipos de carga.

Neste cenário, o transporte marítimo de cargas potencialmente perigosas – petróleo, produtos químicos, entre outros – foi um dos responsáveis para o despertar da necessidade de uma nova atitude, tendo em vista os riscos de danos à natureza, relativos ao transporte e ao manuseio de cargas perigosas, em grande escala.¹

Os danos ambientais também são frequentes em operações portuárias de embarque e desembarque de todo tipo de mercadorias, desde o derramamento de petróleo, que promove graves acidentes ecológicos em proporções fantásticas em mar aberto, praias e enseadas, até a troca de água de lastro localizada nos porões dos navios para garantir a estabilidade do mesmo.

Existe uma preocupação dos governos nacionais para a proteção do meio ambiente em geral, por meio de promulgação de normas, de ratificação de acordos e de convenções internacionais, que serão analisadas neste trabalho.

1 GIBERTONI, Carla Adriana. *Teoria e Prática do Direito Marítimo*. 3. ed. atual., rev. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p.527.

Deste modo, pretende-se analisar, neste trabalho, as consequências da destruição do meio ambiente marinho tanto nas áreas nacionais quanto internacionais delimitadas por acordos multilaterais entre os Estado-Parte membros da sociedade internacional, os quais, preocupados com o fortalecimento das suas economias, intensificam o comércio internacional por meio do meio de transporte mais econômico e eficaz, o marítimo, relegando a preservação do meio ambiente a um segundo plano.

Neste trabalho, trataremos especificamente de poluição por óleo, fazendo pequena alusão à problemática da contaminação por água de lastro. No entanto, este não é o cerne do trabalho. O elemento fulcral deste estudo é verificar com a legislação internacional e a nacional tem resguardado o meio ambiente marinho e quais as ações protetivas têm sido utilizadas.

Assim, para desenvolver este estudo, na primeira parte do artigo, será analisada a legislação internacional, concretamente, a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM – Convenção de Montego – Bay) sobre delimitação das áreas marítimas: Águas Interiores, Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva, Alto Mar e Plataforma Continental.

A CNUDM introduziu o conceito de “desenvolvimento sustentável”, em seu artigos 204 e 206, assim como a poluição marinha nos portos nacionais e o derramamento de óleo, durante a passagem inocente de navio de bandeira estrangeira.

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, denominada MARPOL, adotada pela Organização Marítima Internacional que observa e determina a criação de mecanismos de prevenção e de controle de poluição, institui relatórios, vistorias e certificados de inspeção dos navios que operam no ambiente marinho.

A Declaração das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente de 1972 (Conferência de Estocolmo) alerta para a necessidade de preservação dos recursos vivos do mar, criando, para os estados, a obrigação de prevenir a poluição dos mares por substâncias que possam pôr em perigo a saúde do homem.

Na segunda parte, será feita uma análise da legislação nacional a partir do art. 225, § 1º e 4º da Constituição Federal

de 1988 (CF/88), a mesma que impõe ao Poder Público (federal, estadual e municipal) e à coletividade o dever de defender o meio ambiente e preservá-lo para presentes e futuras gerações.

Além disso, analisar-se-á a Lei Federal 6.938, de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo Decreto n. 88.351, de 01 de junho de 1983, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, que institui o Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA); e proceder-se-á à análise dos princípios norteadores de fiscalização e de prevenção e os órgãos responsáveis pela política ambiental, tais como:

- a) Conselho de Governo, órgão superior encarregado de assessorar o Presidente da República na formulação de política ambiental;
- b) Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), assessora o Conselho de Governo, propondo diretrizes e normas ambientais;
- c) Secretaria do Meio Ambiente da Presidência da República (SEMA), supervisiona a política ambiental;
- d) Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA), órgão executor da política ambiental.

Finalmente, será analisada a Lei n. 12.815/13 (Lei dos portos) que, no art. 17, assegura que todo contrato de concessão, arrendamento ou autorização, para instalação de portuária, deve ser precedida da emissão do Relatório de Impacto sobre Meio Ambiente – RIMA – e o Decreto n. 8.033/1 que prevê a necessidade de estudos prévios de viabilidade ambiental nos processos de arredamento ou de concessão de terminais portuários.

2 ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO INTERNACIONAL

A delimitação das áreas marítimas pertencentes ao território soberano dos Estados costeiros é uma discussão que remonta à antiguidade. Tal delimitação criou uma série de conflitos internacionais na sociedade internacional como consequência de interesses econômicos defendidos em diferentes épocas.

A antiga Roma manteve o domínio absoluto do Mediterrâneo e de todas suas rotas, denominado, por eles, como “Mare Nostrum”.

Durante a Idade Média, foram criadas as primeiras regras ou normas marítimas que, de maneira tímida, começaram a regular a navegação marítima e o domínio soberano sobre determinados espaços denominados de mar territorial, Jete Jane Fiorati, ao citar Celso Mello Albuquerque, explica que:

Durante este período, as cidades da Itália, que haviam sobrepujado os piratas sarracenos começaram a estabelecer regulamentações sanitárias e tributárias em seus portos, o mesmo ocorrendo no norte da Europa, notadamente na Islândia (Código Gragás) e na Noruega, onde algumas municipalidades como Trondheim e Bergen, instituíram restrições à presença de pescadores de outras cidades nas suas regiões costeiras. Foram estas primeiras iniciativas unilaterais, ainda que tímidas, dos Estados de estabelecer através de leis e regulamentações o domínio sobre alguma faixa do mar. Ainda nos séculos XIII e XIV, a Inglaterra firmou com a França, cidades da Espanha e Portugal, respectivamente, acordos de pesca, e reconheceu, conjuntamente com a França, a reivindicação das Flandres de uma zona marítima, originando as poucas iniciativas bilaterais ocorridas até o século XIX de apropriação de uma faixa de oceano e/ou da exploração de seus recursos.²

Durante o século XVIII e XIX, iniciou-se uma profunda discussão sobre a delimitação do mar territorial, utilizando, para isso, o disparo de um tiro de canhão a partir da costa ou adotando, inicialmente, a distância de três milhas marítimas. Com esta prática, os Estados costeiros queriam consolidar a soberania do seu território, delimitar a sua zona exclusiva de pesca, fortalecer e garantir o comércio internacional por meio do uso das rotas marítimas.

O direito marítimo tem como fonte principal o costume, as práticas costumeiras do mar que são válidas até os nossos dias, mas o processo de codificação dos princípios marítimos adveio de uma necessidade da sociedade internacional, tendo uma valiosa participação de doutrinadores e de organismos internacionais,

2 FIORATI, Jete Jane. A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional. In: ALBUQUERQUE, Mello, Celso. **Curso de Direito Internacional Público**. Vol.2. Rio de Janeiro: Renovar, 1994, p.916-917.

preocupados em elaborar projetos de convenções que regulamentem o regime jurídico dos espaços marítimos e dos usos do mar.

Assim, o século XX deu lugar à conformação de Comissões Internacionais para iniciar a discussão e a elaboração de normas sobre os regimes marítimos. A Sociedade das Nações tomou a iniciativa por meio de uma Convenção Internacional para a implementação de normas marítimas aceitas pelos membros desse organismo de maneira a regulamentar o uso do mar. Posteriormente, a Organização das Nações Unidas, em 1958, convocou a Primeira Conferência sobre Direito do Mar com a participação de oitenta e seis Estados, que tentavam definir as bases fundamentais de um ordenamento jurídico internacional marítimo. Para tanto, delimitaram os espaços marítimos com soberania absoluta e os espaços marítimos com soberania limitada, deixando as velhas práticas do disparo do canhão ou da utilização das milhas marítimas conforme o interesse dos Estados ribeirinhos. Deste modo, evitavam-se conflitos internacionais que surgiam devido à utilização das águas marítimas.

Jete Jane Fiorati³ observa que, a partir das Convenções de Genebra, o Direito do Mar tornou-se, principalmente, um Direito dos espaços marítimos, cada qual disciplinando segundo suas peculiaridades. Tal fato se deu principalmente porque o homem passou a pesquisar o mar e a utilizar, nessas pesquisas, a tecnologia recém adquirida. Assim, foi capaz de observar que o mar – sua geografia, seus recursos vivos e não vivos, suas águas – possui caráter uniforme e permite ao homem usos e apropriação variada.

Nota-se um imenso avanço entre a realização da Conferências de Haia de 1930 e de Genebra de 1958. Em primeiro lugar, cristalizou-se, entre os Estados em desenvolvimento, a necessidade de prefixação de um mar territorial que tivesse largura superior às tradicionais três milhas marítimas; em segundo lugar, consolidou-se a doutrina do domínio dos Estados costeiros sobre a plataforma

3 FIORATI, Jete Jane. A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional. In: ALBUQUERQUE, Mello, Celso. *Curso de Direito Internacional Público*. Vol.2. Rio de Janeiro: Renovar, 1994, p.916-917.

continental⁴. Até 1958, não existia uma definição sobre Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva, Alto-Mar, Plataforma Continental o qualquer ordenamento legal sobre proteção do meio ambiente marinho e de seus recursos naturais.

Conforme mencionado, a primeira Conferência de Codificação do Direito Internacional, convocada pela Sociedade das Nações, celebrada em Haia em 1930, não teve êxito nem consenso especialmente nas discussões sobre a largura do mar territorial. Neste sentido, a Conferência celebrada em Genebra em 1958 conseguiu aprovar quatro convenções internacionais: Convenção sobre o Mar Territorial e Zona Contígua; Convenção sobre o Alto-Mar; Convenção sobre Pesca e Recursos Biológicos do Mar; Convenção sobre a Plataforma Continental e um Protocolo Facultativo sobre Solução Obrigatória de Litígios, o que significou um grande avanço na tentativa de regulamentar o uso pacífico do mar.

A Segunda Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi celebrada em Genebra, em 17 de abril de 1960, e deu continuidade à análise dos temas tratados em 1958, porém não houve entendimento, nem consenso entre os Estados participantes.

Rodolfo A. González-Lebrero⁵ lembra que a Assembleia Geral das Nações Unidas aprovou, em 17 de dezembro de 1970, a Resolução 2.749 (XXV) sobre os princípios que regulam os fundos marinhos e oceânicos e seu subsolo, fora dos limites da jurisdição nacional, e a Resolução 2.750 C (XXV), por meio da qual houve uma convocação para uma Conferência em 1973, sobre o Direito do Mar. Esta devia tratar sobre o estabelecimento de um regime internacional equitativo sobre alta mar, plataforma continental, mar territorial, zona contígua, pesca e conservação dos recursos vivos de alta mar, proteção do meio marinho e investigação científica. Obviamente, incluía-se o tratamento dos fundos marinhos e oceânicos, seus recursos e seu subsolo.

4 FIORATI, Jete Jane. A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional. In: ALBUQUERQUE, Mello, Celso. *Curso de Direito Internacional Público*. Vol.2. Rio de Janeiro: Renovar, 1994, p. 14.

5 GONZALEZ-LEBRERO, Rodolfo. *Manual de Derecho de la Navegación*. 4. ed. ampl. e atual. Buenos Aires: Depalma, 2000, p. 39.

Iniciou-se, com efeito, a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em 1982 na cidade de Montego-Bay, Jamaica, por meio de uma Convenção composta de trezentos e vinte artigos, ratificado por 130 Estados, que entrou em vigor em 16 de novembro de 1994 com a ratificação da Guayana.⁶

No Brasil, foi promulgada pelo Decreto n. 99.165, de 12 de março de 1990, publicado pelo DOU de 14 de março de 1990, assim como 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 brasileira.

A Convenção de Montego-Bay, que assim passou a ser conhecida, reformulou os conceitos ultrapassados sobre a problemática do uso do mar e dos espaços marítimos, pois criou um moderno direito do mar. Fazem parte da Convenção todos os entes da sociedade internacional, mesmo aqueles considerados mediterrâneos, que são aqueles que não possuem uma saída para o mar, assim como desenvolve direitos de explorar os recursos naturais marítimos em igualdade de condições.

O inciso 2º do artigo 204 da Convenção reafirma que os Estados devem manter, sob vigilância, os efeitos de quaisquer atividades por eles autorizadas ou a que se dediquem, a fim de determinarem se as referidas atividades são suscetíveis de poluir o meio marinho.

Este acordo internacional de Direito do Mar define claramente os espaços marítimos, suas características principais e, conforme indicado no seu preâmbulo, o desejo de desenvolver os princípios consagrados na Resolução 2.749 (XXV) das Nações Unidas, de 17 de dezembro de 1970, na qual a Assembleia Geral das Nações Unidas declarou solenemente, que os fundos marinhos e oceânicos e o seu subsolo para além dos limites de jurisdição nacional, bem como os respectivos recursos são patrimônio comum da humanidade e que a exploração e o aproveitamento dos

6 ASSEMBLEIA GERAL DAS NAÇÕES UNIDAS. *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar* – Convenção de Montego Bay. 28 jul. 1994. Disponível em: <http://www.fd.uc.pt/CI/CEE/OI/ISA/convencao_NU_direito_mar-PT.htm#convencao>. Acesso em: 12 jan. 2013.

mesmos fundos serão feitos em benefício da humanidade em geral, independente da situação geográfica dos Estados.

O artigo 2º da Convenção entende, por mar territorial, o espaço marítimo que se estende desde a linha de base ou linha de baixa mar ao longo da costa, tal como indicado nas cartas marítimas e reconhecidas oficialmente pelo Estado, até a uma distância de 12 milhas marítimas em que o Estado ribeirinho exerce soberania absoluta, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, assim como o leito e o subsolo do mar. A norma internacional refere-se também às águas interiores, situadas no interior da linha de base do mar territorial tais como: portos, rios, baías, ancoradouros, baixos a descoberto ou extensão natural de terra rodeada de água, que, na baixa-mar, fica acima do nível do mar, mas que submerge na preamar.

A Convenção sobre Direito do Mar estabelece, no artigo 53, que a zona contígua não pode se estender além de 24 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial, este espaço marítimo, com soberania limitada, foi criado para evitar as infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de migração ou sanitários e também ambientais no seu território ou no seu mar territorial. Assim, poder-se-ia considerar como um espaço marítimo de prevenção, para evitar violações à soberania dos Estados ribeirinhos.

A zona econômica exclusiva, conforme prevista pela Convenção, nos seus artigos 56 e seguintes, “não se estende além das 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial” neste espaço marítimo. O Estado costeiro possui direitos de soberania para fins de exploração, de aproveitamento, de conservação e de gestão de recursos naturais, vivos ou não vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e de seu subsolo, investigação científica e marinha assim como a proteção e a preservação do meio ambiente marinho.

O artigo 76 define plataforma continental de um Estado costeiro, nos seguintes termos:

1. A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu

território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 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.

Já o artigo 77 reafirma que o Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e de aproveitamento dos seus recursos naturais.

Definidos os regimes jurídicos dos espaços marítimos, a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar introduz o conceito de desenvolvimento sustentável nos artigos 204 a 225. Deste modo, a partir do Controle Sistemático dos riscos de poluição ou dos efeitos de poluição do meio marinho, os Estados devem publicar relatórios sobre os resultados obtidos, criar regras internacionais e legislação nacional para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, poluição de origem terrestre, poluição proveniente de atividades relativas aos fundos marinhos sob jurisdição nacional, poluição provenientes de atividades na área (significa o leito do mar, os fundos marinhos e o seu subsolo além dos limites da jurisdição nacional), poluição por alijamento (lançamento deliberado no mar de detritos e de outras matérias, a partir de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções), poluição proveniente de embarcações, poluição proveniente da atmosfera ou por meio dela, medidas relativas à navegabilidade das embarcações para evitar a poluição, medidas para evitar a poluição resultantes de acidentes marítimos.

A entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar passa a ser uma garantia para a solução pacífica de conflitos relativos aos usos do mar, regulamenta e cuida dos deveres fundamentais de proteção ambiental dos espaços marítimos, cria o Estatuto Internacional do Direito do Mar, a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, permitindo que as relações entre os Estados e os organismos internacionais possam contribuir na adoção de medidas internas e internacionais para a preservação presente e futuro das riquezas oferecidas pelo mar.

O século XX iniciou um período de preocupação com o equilíbrio ambiental do universo de maneira geral. Dada à importância do uso dos mares como principal fornecedor de alimentos, recursos

naturais e, principalmente, pela utilização das rotas marítimas para o transporte de mercadorias no comércio internacional globalizado, os Estados, por meio de acordos internacionais, criaram uma ampla legislação baseada no dever fundamental de proteção ambiental nos diferentes espaços marítimos, assim como normas internas para proteger o mar territorial e as águas interiores de diferentes formas de poluição.

A Declaração das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente de 1972 (Conferência de Estocolmo) alerta para a necessidade de preservação dos recursos vivos do mar, criando para os Estados a obrigação de prevenir a poluição dos mares por substâncias que possam pôr em perigo a saúde do homem.

A Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo ou Civil Liability Convention (CLC/69, que trata sobre danos decorrentes da poluição de óleo causada por navios no território) inclui o mar territorial, bem como as medidas preventivas tomadas para evitar ou minimizar tais danos, entendendo-se por óleo qualquer óleo persistente, tais como: cru, fuel, diesel, lubrificante de baleia, carregado a bordo de um navio, com carga ou em depósitos.⁷

Aproximadamente 50% do transporte marítimo internacional é realizado por navios petroleiros, os mesmos que já derramaram mais de um milhão de toneladas de petróleo e derivados nas diferentes rotas marítimas, acarretando serias consequências ao meio ambiente marinho e às relações entre os Estados. Esses acidentes têm motivações diferentes, desde os atos de pirataria até o uso de navios obsoletos ou sucateados, uso de navios de bandeira de conveniência, irresponsabilidade da tripulação, incêndio, erros de praticagem, entre outros. Além disso, há o interesse econômico em desmedro da preservação do meio ambiente marinho, entre outros atos que passaram a preocupar os governos e os organismos internacionais, o que deu lugar à elaboração de normas internas e de convenções internacionais para reduzir os riscos de poluição operacional.

7 GIBERTONI, Carla Adriana C. *Teoria e Prática do Direito Marítimo*. 3. ed. atual., rev. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 530.

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78)⁸ concluída em Londres, em 02 de novembro de 1973. Entrou em vigor no Brasil em 04 de abril de 1996. Promulgada pelo Decreto n. 2.508, de 04 de março de 1998, conhecida também como MARPOL 73/78 é considerada como um acordo significativo no controle e na prevenção da poluição marinha por parte de navios petroleiros novos (cujo contrato de construção foi celebrado depois de 01 de junho de 1979) e navios petroleiros existentes (que não é um navio novo).

Tais navios, mencionados na Convenção, transportam petróleo bruto que significa qualquer mistura líquida de hidrocarbonetos existente na terra ou em produtos refinados, assim como o controle de água de lastro⁹, água doce, água de alimentação, de caldeiras nos tanques, materiais de consumo etc.

A MARPOL cria regras para evitar a destruição do meio ambiente marinho, por meio de permanentes vistorias e inspeções de embarcações, estrutura, equipamento, sistemas, instalações, de modo que este equipamento esteja nas condições adequadas previstas e exigidas na Convenção. Caso contrário, o inspetor, nomeado para verificar o estado do navio, comunicará às autoridades portuárias do Estado costeiro, que o navio não está apto para zarpar, porque representa uma ameaça inaceitável para o meio ambiente marinho.

As autoridades portuárias deverão tomar as medidas convenientes para as reparações imediatas e deverão liberá-lo quando não representar mais uma ameaça para o meio ambiente marinho. A Convenção considera importante a participação do capitão ou do armador do navio como responsáveis pela embarcação.

8 CONVENÇÃO Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios – MARPOL 73/78. Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973. Disponível em: <http://www.enautica.pt/publico/professores/baptista/NT_II/Marpol_73_78_Anexos_I_V.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2014.

9 Segundo Carla Adriana C. Gibertoni, trata-se da “água utilizada pelos navios em seus tanques, para garantir a estabilidade, o balanço e a integridade estrutural quando se desloca descarregado. Estas águas são coletadas em estuários e portos em varias partes do mundo. Quando o navio é carregado, a água é lançada ao mar”. (GIBERTONI, Carla Adriana C. *Teoria e Prática do Direito Marítimo*. 3. ed. atual., rev. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 574)

Uma vez concluída a vitória, a administração da Convenção outorga um Certificado de Prevenção da Poluição por Hidrocarbonetos com validade por um período que não excederá os 5 anos a partir da data de emissão, o certificado deixará de ser válido se forem introduzidas modificações significativas na estrutura ou nas instalações do navio, ou se o mesmo mudar de bandeira.

A Regra 8 da Convenção observa que a relação jurídica entre o navio e o Estado que outorga a nacionalidade ou a bandeira deve conter direitos e obrigações, principalmente obrigações compartilhadas no momento em que assumir responsabilidades, afirmando, no inciso 3º, que só será emitido um novo certificado quando o governo que o emitir estiver convencido de que o navio cumpre integralmente os requisitos previstos na Convenção.

A Regra 13 da MARPOL também cria disposições em relação a tanques de lastro segregado, tanques destinados a lastro limpo e lavagem com petróleo bruto, conforme a definição da Convenção. Lastro segregado significa a água de lastro contida num tanque permanentemente destinado ao transporte de lastro ou ao transporte de lastro ou cargas que não sejam hidrocarbonetos ou substâncias líquidas nocivas, de acordo com as diversas definições dadas, nos anexos da presente Convenção, que estão completamente separadas dos sistemas de carga e de combustível líquido. A utilização de tanques de lastro segregado ou de navios de tanque duplo é uma forma de evitar acidentes por derramamento de óleo, não permitindo que a água de lastro entre em contato com o óleo transportado.

Quanto a isso, observa Eliane M. Octaviano Martins¹⁰ que, em decorrência das repercussões e dos impactos ambientais dos acidentes e dos derrames, os navios com casco simples praticamente têm sido banidos da navegação de longo curso e vêm sendo substituídos por navios de casco duplo. Consubstanciado nos conceitos básicos de sustentabilidade, o inciso 1º da Regra 13 prevê que todos os navios-tanques novos para transporte de petróleo bruto igual ou superior a 20.000 t e todos os navios-tanques novos para

10 MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Curso de Direito Marítimo: teoria geral*. Vol. I. 4. ed. Barueri: Manole, 2013, p. 98

transporte de produtos refinados de porte bruto igual ou superior a 30.000 t possuirão tanques de lastro segregado.

Para melhor compreensão das exigências previstas na MARPOL, em relação ao uso de tanques de lastro segregado, conforme já tratado, cabe lembrar que água de lastro é aquela utilizada pelos navios para garantir a estabilidade da navegação do mesmo, assim como nos procedimentos de operação portuária (embarque e desembarque de mercadorias e de pessoas).

Quanto à água de lastro, Carla Gibertoni¹¹ ensina que o uso dela representa perigo na medida em que pode transportar doenças endêmicas e/ou produtos tóxicos, bem como bactérias e micróbios. Além disso, a água de lastro interfere diretamente no desenvolvimento das espécies marinhas ao retirá-las de seu habitat natural. A estudiosa ainda acrescenta que lastro limpo é definido pela Lei n. 9.966/2000¹² (Lei do Óleo), no artigo 2º, inciso XVII, como se vê:

Art. 2º

XVII – lastro limpo: água de lastro contida em um tanque que, desde que transportou óleo pela última vez, foi submetido a limpeza em nível tal que, se esse lastro fosse descarregado pelo navio parado em águas limpas e tranquilas, em dia claro, não produziria traços visíveis de óleo na superfície da água ou no litoral adjacente, nem produziria borra ou emulsão sob a superfície da água ou sobre o litoral adjacente; [...]

Já a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78), no seu Anexo II, Regra I, define lastro limpo como:

2 – “Lastro Limpo” significa lastro de um tanque que, desde a última vez que transportou uma carga contendo uma substância A, B, C ou D, tenha sido meticulosamente limpo, os resíduos resultantes da

11 GIBERTONI, Carla Adriana C. *Teoria e Prática do Direito Marítimo*. 3. ed. atual., rev. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 574.

12 BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. *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 e dá outras providências. 2000. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9966.htm>. Acesso em: 10 jul. 2013.

limpeza descarregados e o tanque esgotado, em conformidade com os requisitos apropriados do presente anexo.

As substâncias nocivas (A, B, C e D) à que se refere a Convenção estão divididas em quatro categorias, como prevê a Regra 3:

Categoria A – Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslastragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam um risco grave para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam gravemente os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e justificam, portanto, a aplicação de medidas rigorosas contra a poluição.

Categoria B – Substâncias líquidas nocivas provenientes de operações de limpeza ou deslastragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam um risco para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e justificam, portanto, de medidas especiais contra a poluição;

Categoria C – Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslastragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam fraco risco para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam levemente os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e requerem, portanto, condições especiais de operação;

Categoria D – Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslastragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam um reconhecido risco para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam minimamente os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e requerem, portanto, alguma atenção nas suas condições de operação.

A contaminação ambiental que se processa por meio da água de lastro é conhecida como bioinvasão, isto é, a reprodução de espécies como o mexilhão zebra, mexilhão dourado, água viva carnívora, siri *charybdis nellerii* entre outras centenas de espécies, acarretando inúmeros danos ao ecossistema dos diferentes países.¹³

13 Este tipo de contaminação ambiental, por água de lastro, será analisado num próximo artigo.

A preocupação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios não se resume unicamente à poluição por derramamento de óleo, como também poluição por água de lastro, poluição por esgotos sanitários dos navios e poluição por substâncias prejudiciais transportadas por via marítima em embalagens, contêineres, tanques portáteis, caminhões-tanque e vagões-cisterna. Este último tipo ou forma de transporte é expressamente proibido pela MARPOL, a não ser que os governos dos Estados-parte publiquem, de maneira detalhada, as exigências e os requisitos para o transporte deste tipo de carga, tais como: as formas de embalagem, as marcas e a etiquetagem com o uso de material indelével, apresentação da designação técnica correta, a fim de que não seja confundida com as designações da carga de uso comercial. Ademais, os rótulos também devem indicar que o seu conteúdo é prejudicial e perigoso.

Do mesmo modo, a relação de documentação, os mapas de carga e os manifestos de carga relacionados com o transporte de substâncias prejudiciais indicarão, por meio de listas especiais, a carga, diferenciando-as das comerciais, assinalando a existência a bordo e a sua localização de maneira detalhada a fim de prevenir e minimizar a poluição do meio marinho.

É importante mencionar que essas normas internacionais, concretamente a MARPOL, têm uma grande preocupação com os procedimentos de estiva, devendo ser realizada de maneira profissional, evitando ou minimizando os riscos de acidentes, de maneira a não comprometer a segurança das pessoas embarcadas, do navio e do meio ambiente marinho. Deverá ser observado também que existe uma limitação na quantidade para o transporte de substâncias prejudiciais para cada navio, devendo ser definida conforme a natureza específica da substância.

Costumeiramente, desde os primeiros tempos da navegação, a prática do alijamento de mercadoria (jogar mercadoria ao mar para garantir a segurança do navio ou da vida dos tripulantes) é permitida e, às vezes, necessária, mas a Regra 7, Inciso I, da Convenção proíbe o lançamento pela borda de substâncias prejudiciais transportadas em embalagens, contentores, tanques-portáteis, caminhões-tanque e vagões-cisterna, salvo quando: necessário para garantir a segurança do navio ou a salvaguarda de vidas no mar.

O mesmo corpo normativo indica que, caso aconteça este tipo de acidente, deverão ser tomadas medidas apropriadas para regular a lavagem para o mar dos derrames dessas substâncias. Infelizmente, esta forma de alijamento, embora observada pela Convenção, é um dos fatos mais comuns durante a navegação, seja por estiva incorreta ou por fortuna do mar. As consequências para o meio ambiente são imprevisíveis, acarretando danos enormes ao ecossistema, devido à facilidade de expansão por causa das correntes marinhas e pelo fato de que esta forma de acidente geralmente acontece em alto mar, onde a dificilmente serão tomadas medidas para combater a sua disseminação.

A poluição por esgotos sanitários dos navios também é considerada na Convenção, e se constitui em uma das formas de destruição do meio ambiente marinho e de contaminação ambiental, prejudicando às populações ribeirinhas. Para a norma internacional, MARPOL, os esgotos sanitários estão classificados da seguinte maneira:

- a) Águas de drenagem e outros resíduos provenientes de qualquer tipo de casas de banho, urinóis e embornais de retretes;
- b) Águas de drenagem provenientes de instalações médicas (dispensários, enfermarias, etc.) através de lavatórios, banheiras e embornais localizados nessas instalações;
- c) Águas de drenagem provenientes de compartimentos contendo animais vivos; ou
- d) Outras águas residuais, quando misturadas com as águas de drenagem acima referidas.

As disposições criadas para evitar este tipo de poluição se aplicam a todos os navios utilizados em viagens para os portos ou terminais no mar e estarão submetidos a permanentes vistorias, assegurando que os mesmos devem estar equipados com instalações de tratamento de esgotos, sistemas de desintegração e desinfecção de esgotos sanitários, tanques de retenção com a capacidade certa conforme o número de pessoas a bordo, devendo outorgar um Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários por um período de validade que não exceda os cinco anos.

Assim sendo, é proibida a descarga dos mesmos para o mar, exceto quando o navio descarregar esgotos sanitários desintegrados e desinfetados, utilizando sistemas autorizados pela administração da Convenção ou para garantir a segurança do navio, das pessoas embarcadas ou para a salvaguarda de vidas humanas no mar, ou resultante de avaria no navio ou no seu equipamento, se tiveram sido tomadas todas as precauções razoáveis, antes e depois da ocorrência da avaria, a fim de impedir ou de reduzir, ao mínimo, conforme estipulado nas Regras 8 e 9 da Convenção.

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) – seu Protocolo de 78¹⁴ – é uma grande contribuição para a sociedade internacional na permanente luta de proteção e de preservação do meio ambiente marinho, elaborando uma série de normas que regulamentam as atividades dos navios petroleiros transportadores de hidrocarbonetos ao longo das diferentes rotas marítimas, com a finalidade de evitar o derramamento de petróleo e substâncias líquidas nocivas na superfície e nas profundidades do mar.

Um outro acordo internacional importante para a proteção ambiental do mar, que merece ser analisado, é a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Dano Causado por Poluição por Óleo do Próprio Navio, que, na sua parte considerativa, lembra que a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de 1982 ou Convenção de Montego-Bay, nos seus artigos 194 e 235, estabelece medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do ambiente marinho e prevê que os Estados cooperem na elaboração de regras pertinentes sobre direito internacional, com o objetivo de assegurar uma pronta e adequada indenização com respeito a qualquer dano causado pela poluição do ambiente marinho.

Ademais, reconhece a eficácia das Convenções Internacionais sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por

14 CONVENÇÃO Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios – MARPOL 73/78. Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973. Disponível em: < http://www.enautica.pt/publico/professores/baptista/NT_II/Marpol_73_78_Anexos_I_V.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2014.

Óleo de 1992 e 1996¹⁵, ao estabelecer uma responsabilidade objetiva para todos os tipos de poluição por óleo, que esteja vinculada a uma limitação adequada do nível de tal responsabilidade e que são necessárias medidas complementares para garantir o pagamento de uma indenização pronta, adequada, efetiva por danos causados pela poluição resultante do vazamento ou do derramamento de óleo do próprio navio.

A própria norma internacional se modifica permanentemente, aperfeiçoando instrumentos anteriores de proteção ambiental, conforme a evolução de uma sociedade globalizada e totalmente dependente do petróleo e de seus derivados, como um dos principais fornecedores de energia.

A Convenção analisada anteriormente (MARPOL) elabora normas para a prevenção da poluição por navios, já o presente instrumento internacional produz normas sobre responsabilidade civil em danos causados por poluição por óleo do próprio navio, definindo, no seu artigo primeiro, “Dano por poluição”, como sendo aquele causado exteriormente ao navio por contaminação resultante de vazamento ou de derramamento de óleo do próprio navio, onde quer que tal vazamento ou derramamento ocorra, desde que a indenização pelo prejuízo ao meio ambiente, que não se refira a lucros cessantes por tal prejuízo, seja limitada aos custos de medidas razoáveis de restauração efetivamente tomadas, ou a serem tomadas, e os custos relativos às medidas preventivas e às perdas ou danos adicionais causados por tais medidas preventivas.

A preocupação sobre o dano ambiental é quando ocorre dentro da jurisdição do Estado costeiro ou dentro dos espaços marítimos previstos pelo direito internacional conforme a Convenção de Direito do Mar das Nações Unidas, isto é, águas interiores, mar territorial, zona contígua e zona exclusiva econômica até as 200 milhas marítimas, contando a partir da linha de base ou da baixa mar inclusive a plataforma continental, este entendimento encontra-se previsto na Convenção, na parte em que compete ao âmbito de

15 ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1992*. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/CLC_92_consolidada_e_atualizada-06DEZ2010.pdf>. Acesso em: 02 fev. 2014.

aplicação da mesma. Assim o Estado costeiro poderá aplicar normas de direito interno e de direito internacional aos responsáveis dos danos causados por qualquer forma de poluição de óleo do navio que se encontre atracado em portos nacionais ou daqueles que se encontrem em passagem inocente pelo mar territorial ou navegando na zona econômica exclusiva.

A responsabilidade civil por dano causado por poluição por óleo corresponde ao armador, conforme previsto no artigo terceiro, incisos (a Convenção Sobre Responsabilidade Civil denomina parágrafos) 1 a 5:

ARTIGO III

1. Salvo o disposto nos parágrafos 2 e 3 deste artigo, o proprietário do navio no momento do incidente, ou se o incidente consiste de sucessão de fatos, no momento do primeiro fato, será responsável por qualquer dano por poluição causado por óleo que tenha sido derramado descarregado de seu navio como resultado do incidente.

2. O proprietário não será o responsável por dano de poluição se provar que o dano:

a) resultou de um ato de guerra, de hostilidade, de uma guerra civil, de uma insurreição ou de um fenômeno natural de caráter excepcional inevitável e irresistível, ou

b) resultou totalmente de um ato ou omissão praticado por um terceiro com intenção de produzir danos, ou

c) resultou integralmente de negligência ou de ato prejudicial de um governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de faróis de outros auxílios à navegação, no exercício dessa função.

3. Se o proprietário provar que o dano por poluição resultou em sua totalidade ou em parte, seja de um ato ou omissão feito com intenção de causar danos, pela pessoa que sofreu esses danos ou de negligência de pessoa, o proprietário pode ser desobrigado em todo ou em parte de sua responsabilidade para com a citada pessoa.

4. Nenhum pedido de indenização por danos por poluição poderá ser formalizado contra o proprietário de outro modo que não seja baseado presente Convenção. Nenhum pedido de indenização, que não seja fundamentado na presente convenção poderá ser feito contra prepostos ou agentes, do proprietário.

5. Nenhuma disposição da presente convenção deverá prejudicar direito de regresso do proprietário contra terceiros.

No parágrafo 1 – com exceção do disposto nos parágrafos 3 e 4, o armador, no momento do incidente, será responsável pelo

dano por poluição causado por qualquer óleo do próprio navio, a bordo ou que se origine no navio, considerando-se que, se um incidente consiste em uma série de ocorrências com a mesma origem, a responsabilidade caberá ao proprietário do navio no momento em que se produz a primeira de tais ocorrências.

No parágrafo 2 – quando mais de uma pessoa for responsável, conforme o disposto no parágrafo 1, suas responsabilidades serão conjuntas e solidárias.

No parágrafo 3 – não caberá ao armador nenhuma responsabilidade pelo dano por poluição, se o armador provar que: o dano resultou de ato de guerra, hostilidades, guerra civil, insurreição ou um fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível; ou o dano foi causado, na totalidade, por um ato ou omissão de um terceiro com a intenção de causar dano; ou o dano foi causado, na totalidade, por negligência ou outra ação prejudicial de um governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de faróis ou de outros auxílios à navegação, praticada no exercício destas funções.

No parágrafo 4 – se o armador provar que o dano por poluição resultou, total ou parcialmente, tanto de um ato, quanto de omissão, com a intenção de causar, por parte da pessoa que o sofreu, ou de negligência dessa pessoa, o armador poderá ser exonerado, total ou parcialmente, de responsabilidade perante tal pessoa.

No parágrafo 5 – Nenhuma reclamação para indenização por dano de poluição poderá ser feita contra o armador, se não estiver de acordo com esta Convenção.

No parágrafo 6 – nada nesta Convenção deverá prejudicar o direito de recurso do armador que exista independentemente da presente Convenção.

Finalmente, a Declaração de Estocolmo sobre o Ambiente Humano¹⁶ alerta para a necessidade de preservação dos recursos

16 ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano** – Declaração de Estocolmo sobre o Ambiente Humano, jun. 1972. Disponível em: <http://www.apambiente.pt/_zdata/Políticas/DesenvolvimentoSustentavel/1972_Declaracao_Estocolmo.pdf>. Acesso em: 10 jul. 2014.

vivos do mar os mesmos que estão atingindo níveis perigosos de poluição da água, do ar, da terra e dos seres vivos; grandes transtornos de equilíbrio ecológico da biosfera, destruindo e esgotando os recursos naturais que são insubstituíveis.

3 ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO NACIONAL: O SISTEMA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

A norma constitucional brasileira, relativa à preservação do meio ambiente marinho, dispõe, no seu artigo 225 § 1º e 4º, que tanto o Poder Público quanto a coletividade, pessoas físicas e jurídicas, têm o dever de defendê-lo e preservá-lo para presentes e futuras gerações. Para tal efeito, a partir do disposto no preceito constitucional, foram elaboradas normas internas federais, estaduais e municipais e, conforme dispõe o artigo mencionado, o Poder Público deve promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente.

Assim sendo, a responsabilidade nacional de proteção ambiental é internacional (externa), mas também é interna, ou seja, há dupla responsabilidade.

Externamente, está atrelada ao cumprimento das normas internacionais de proteção ambiental internalizadas ao nosso ordenamento jurídico, por meio de ratificação de tratados internacionais. Já internamente, ciente da importância da proteção ambiental, o Brasil elabora uma Política Nacional do Meio Ambiente, por meio do Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA –, baseada em princípios norteadores de fiscalização e de preservação ambiental.

A Lei 6.938¹⁷, de 31 de agosto de 1981, dispõe sobre política nacional do meio ambiente, com o objetivo da preservação e da

17 BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Lei n. 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. 2010. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm>. Acesso em: 10 fev. 2013.

recuperação da qualidade ambiental, conforme o art. 2º, como se vê,

Art. 2º – A Política Nacional do Meio Ambiente tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no país, condições ao desenvolvimento sócio-econômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana, atendidos os seguintes princípios:

I – ação governamental na manutenção do equilíbrio ecológico, considerando o meio ambiente como um patrimônio público a ser necessariamente assegurado e protegido, tendo em vista o uso coletivo;

II – racionalização do uso do solo, do subsolo, da água e do ar;

III – planejamento e fiscalização do uso dos recursos ambientais;

IV – proteção dos ecossistemas, com a preservação de áreas representativas;

V – controle e zoneamento das atividades potencial ou efetivamente poluidoras;

VI – incentivos ao estudo e à pesquisa de tecnologias orientadas para o uso racional e a proteção dos recursos ambientais;

VII – acompanhamento do estado da qualidade ambiental;

VIII – recuperação de áreas degradadas; (Regulamento)

IX – proteção de áreas ameaçadas de degradação;

X – educação ambiental a todos os níveis de ensino, inclusive a educação da comunidade, objetivando capacitá-la para participação ativa na defesa do meio ambiente.

Deste modo, a Política Nacional de Meio Ambiente visa à criação de condições para o desenvolvimento socioeconômico, visa também aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana, racionalizando, entre outras coisas, o uso do solo, da água e do ar. Para efetivação desses pressupostos, cria o Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA e os diferentes órgãos responsáveis pela política ambiental, tais como: o Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, como órgão superior, com a função de assistir ao Presidente da República na formulação de diretrizes da Política Nacional do Meio Ambiente.

Este órgão é composto pelos representantes dos Governos dos Estados; Presidentes das Confederações Nacionais da Indústria, da Agricultura e do Comércio, assim como das diferentes Confederações de trabalhadores; Presidentes da Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e da Fundação Brasileira para

a Conservação da Natureza; dois representantes de Associações legalmente constituídas para a defesa dos recursos naturais e de combate à poluição.

As competências do CONAMA estão estabelecidas no Art. 8º da Lei 6.938, por isso deve estabelecer normas e critérios para o licenciamento de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras, a ser concedido pelos Estados e supervisionado pelo SEMA; estabelecer, privativamente, normas e padrões nacionais de controle da poluição por veículos automotores, aeronaves e embarcações, mediante audiência dos ministérios competentes, finalmente, estabelecer normas e padrões relativos ao controle e à manutenção da qualidade do meio ambiente com vistas ao uso racional dos recursos ambientais, principalmente hídricos.

Faz parte também do SISNAMA, a Secretaria Especial do Meio Ambiente – SEMA – como órgão central, a qual deve promover, disciplinar e avaliar a implantação da Política Nacional do Meio Ambiente, composta por: Órgãos Seccionais ou entidades estaduais, Órgãos Locais, ou entidades municipais, cada um responsável em sua respectiva jurisdição.

Em 1989, foi criado o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente pela Lei 7.735 /89, regulamentado pelo Decreto 6.099, de 26 de abril de 2007, como uma autarquia federal, vinculada ao Ministério do Meio Ambiente, com atribuição de atuar com poder de polícia ambiental, outorga licenciamentos ambientais, realiza o controle de qualidade ambiental, autoriza a utilização de recursos naturais, edita normas e padrões de qualidade ambiental, realiza e executa campanhas educacionais voltadas à preservação do meio ambiente. O IBAMA é o órgão competente para outorgar as respectivas licenças de operação e de instalação no setor portuário.

Desta maneira, podemos verificar que o poder público, preocupado com a preservação do meio ambiente, de uma maneira geral, cumpre com o dever fundamental de criar instituições que regulamentam e aplicam as diferentes normas tanto internas como internacionais para a proteção ambiental, concretamente, em relação ao tema em análise, também foram promulgadas diferentes normas que dispõem sobre a preservação, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias

nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, a partir das águas interiores até a zona econômica exclusiva como a Lei 9.966, de 21 de abril de 2000, conhecida também como a Lei do Óleo, estabelecendo os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas portuárias, plataformas e navios em águas sob jurisdição nacional.

Conforme previsto no próprio corpo legal, o Brasil aplicará o disposto na lei, quando ausentes os pressupostos para aplicação da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (MARPOL 73/78), dando ênfase na sua aplicabilidade especialmente nas águas sob jurisdição nacional, incluindo dutos, plataformas e instalações de apoio complementando as normas da MARPOL 73/78.

Finalmente, em 05 de junho de 2013, foi promulgada a Lei 12.815 ou a Nova Lei dos Portos, que dispõe sobre a exploração dos portos e instalações portuárias, assim como as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e que, no seu artigo 17, inciso VI a União delega à Administração do Porto a função de fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização com regularidade, eficácia, segurança e respeito ao meio ambiente. A operação portuária corresponde ao embarque e desembarque de mercadorias e de passageiros em determinado porto nacional seja organizado, privativo ou privado.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

À luz do que foi visto, tanto as pessoas físicas quanto as pessoas jurídicas que participam no trabalho marítimo, utilizando os espaços de mar, estão sujeitas a uma série de normas internas e internacionais criadas pelo Estado e pelos organismos internacionais com o objetivo de proteger o meio ambiente marinho.

A destruição do meio ambiente, de maneira geral, representa uma violação aos direitos fundamentais, já que as consequências afetam diretamente a vida em sociedade das gerações presentes e futuras, a responsabilidade de proteção deve ser compartilhada entre os órgãos do Poder Público em todas suas instâncias, Federal, Estadual e Municipal.

No caso da navegação e do uso do mar, especificamente no que concerne ao controle, à fiscalização da poluição causada por derramamento de óleo ou outra substância nociva ou perigosa em águas sob jurisdição nacional, as pessoas jurídicas – tais como, as empresas de navegação, armadores –, conforme previsto em lei, devem assumir a responsabilidade civil por dano causado, do mesmo modo o comandante do navio, a tripulação, os operadores portuários, os práticos e todos os órgãos privados que participem da operação marítima no transporte de hidrocarbonetos.

Esta responsabilidade compartilhada deve se estender às pessoas físicas na obrigação de denunciar perante as autoridades competentes, qualquer ato que venha a prejudicar o meio ambiente marinho por despejo dos produtos acima especificados, por meio de audiências públicas ou da sua participação na comunidade. Posto que a responsabilidade da preservação ambiental marinha deve ser compartilhada entre o Poder Público e a sociedade civil, isto é, pessoas físicas e jurídicas, por meio de políticas que reforcem um desenvolvimento sustentável para benefício das gerações presentes e futuras, devem voltar os seus olhos para a construção e a preservação de um meio ambiente marinho saudável.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Agência Nacional de Transporte Aquaviário. **Meio Ambiente** – Água de lastro. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/MeioAmbiente_AguaDeLastro.asp>. Acesso em: 12 abr. 2014.

BRASIL. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente – IBAMA. **Atribuições**. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/acesso-a-informacao/atribuicoes>>. Acesso em: 12 abr. 2014.

BRASIL. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente – IBAMA. **Ibama emite quatro licenças para área portuária**. 30 Jul. 2013. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/publicadas/ibama-emite-quatro-licencas-para-area-portuaria>>. Acesso em: 12 abr. 2014.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. **Lei n. 6.938, de 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente,

seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. 2010. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm>. Acesso em: 10 fev. 2013.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. **Lei n. 6.938, de 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. 2010. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm>. Acesso em: 10 fev. 2013.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. **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, e dá outras providências. 2010. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8617.htm>. Acesso em: 10 fev. 2014.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. **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 e dá outras providências. 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9966.htm>. Acesso em: 10 jul. 2013.

BRASIL. Senado Federal. **Decreto Legislativo n. 74, de 1976**. Aprova o texto da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos causados por poluição por óleo. 1976. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=123672>>. Acesso em: 10 fev. 2014.

CONVENÇÃO Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios – MARPOL 73/78. **Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973**. Disponível em: <http://www.enautica.pt/publico/professores/baptista/NT_II/Marpol_73_78_Anexos_I_V.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2014.

CONVENÇÃO Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios – MARPOL 73/78. **Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973**. Disponível em: <http://www.enautica.pt/publico/professores/baptista/NT_II/Marpol_73_78_Anexos_I_V.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2014.

FIORATI, Jete Jane. A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na

Jurisprudência Internacional. In: ALBUQUERQUE, Mello, Celso. **Curso de Direito Internacional Público**. Vol.2. Rio de Janeiro: Renovar, 1994.

GIBERTONI, Carla Adriana. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 3. ed. atual., rev. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2014.

GONZALEZ-LEBRERO, Rodolfo. **Manual de Derecho de la Navegación**. 4. ed. ampl. e atual. Buenos Aires: Depalma, 2000.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo: teoria geral**. Vol. I. 4. ed. Barueri: Manole, 2013.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar** – Convenção de Montego- Bay. 28 jul. 1994. Disponível em: <http://www.fd.uc.pt/CI/CEE/OI/ISA/convencao_NU_direito_mar-PT.htm#convencao>. Acesso em: 12 jan. 2013.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, 1992**. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/CLC_92_consolidada_e_atualizada-06DEZ2010.pdf>. Acesso em: 02 fev. 2014.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano** – Declaração de Estocolmo sobre o Ambiente Humano, jun. 1972. Disponível em: <http://www.apambiente.pt/_zdata/Politiclas/DesenvolvimentoSustentavel/1972_Declaracao_Estocolmo.pdf>. Acesso em: 10 jul. 2014.

Recebido em 15/05/2014.

Aprovado em 04/09/2014.