**Autor: William Lopes da Silva:** Acadêmico de Direito na FDSM (Faculdade de Direito do Sul de Minas).

Wi80s@hotmail.com

**Área:** Direito Ambiental

**ASPECTOS JURIDICOS DA POLUICÃO MARÍTIMA**

**Resumo:** O presente artigo visa avaliar, sob o ponto de vista do Direito, a poluição marítima que constitui uma grande preocupação para a humanidade. Será seu escopo a diversidade biológica do mar territorial brasileiro e a análise da legislação brasileira e internacional pertinentes ao tema.

**Palavras-chave:** Poluição Marítima, Diversidade Biológica e Legislação Nacional/Internacional.

***Abstract:*** *The present article intends assess, from the point of view of law, marine pollution which is a major concern for humanity. Will be your target the biological diversity Brazilian territorial sea, in a superficial way, and analysis of Brazilian and international legislation relevant to the theme.*

***Keywords:*** *Marine Pollution, biological diversity and Brazilian/International legislation.*

**Sumário:** *1. Introduçao. 2. Distribuição Geográfica das águas marítimas. 3. Definição de poluição. 4. Formas de Poluição Marítima. 4.1. Descarte de lixo plastico 4.2.* *Descarte de esgoto. 4.3. Agentes químicos. 5. Legislação. 5.1 Leis nacionais 5.2 Acordos internacionais. 6. Conclusão. 7. Referências.*

1. **Introdução**

Conhecido como Amazônia azul, devido a sua grande extensão e biodiversidade, o mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítima de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular[[1]](#footnote-1). A esses locais, também é aplicável a soberania do Brasil que se estende ao mar territorial, ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao seu leito e subsolo.

A fiscalização e proteção do mar territorial são realizadas pela Marinha do Brasil, responsável por uma área aproximada de 3,5 milhões de km. Há ainda a possibilidade de o País conquistar junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar a ampliação desta área em 963 mil km. Será então maior que a Amazônia verde e correspondente a mais da metade do território brasileiro.

Toda esta biodiversidade que não é restrita apenas às águas marítimas do Brasil, mas a todo o mundo, corre perigo na medida em que cresce a poluição causada pelo aumento da frota marítima, a descarga de detritos e a pesca indiscriminada. As águas oceânicas cobrem cerca de 69% da superfície da Terra.

O objetivo deste trabalho é analisar alguns aspectos da legislação internacional e brasileira que versem sobre a poluição de águas marítimas. Não serão aprofundadas as causas e aspectos biológicos destas.

Foram utilizados diversos sítios da Internet, destacam-se, porém pela quantidade de informação e confiabilidade: Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental[[2]](#footnote-2); Tribunal Marítimo da Marinha nacional[[3]](#footnote-3); Tribunal Internacional para o Direito do Mar[[4]](#footnote-4); Programa Ambiental das Nações Unidas – UNEP[[5]](#footnote-5) e Presidência da República Federativa do Brasil[[6]](#footnote-6).

1. **Distribuição geográfica das águas marítimas**

As águas marítimas do Oceano Atlântico banham os territórios do Amapá, Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Aracaju, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

No mundo, apenas Afeganistão, Andorra, Armênia, Áustria, Botsuana, Bolívia, Butão, Burkina Faso, Burundi, Bielorrússia, Cazaquistão, Chade, Eslováquia, Hungria, Laos, Lesoto, Liechtenstein, Luxemburgo, Macedônia, Moldávia, Mongólia, Mali, Malaui, Níger, Nepal, Paraguai, Quirguistão, República Checa, Ruanda, São Marinho, Sérvia, Suazilândia, Suíça, Tadjiquistão, Uzbequistão, Uganda, Vaticano, Zâmbia e Zimbábue não possuem mar territorial[[7]](#footnote-7).

1. **Definição de poluição**

A definição de poluição é dada, na legislação brasileira, pelo art. 37, § 1, do decreto-lei nº 221 de 1967:

*§ 1º Considera-se poluição qualquer alteração das propriedades físicas, químicas ou biológicas das águas, que possa constituir prejuízo, direta ou indiretamente, à fauna e à flora aquática.*

Já a Comissão Internacional para a Exploração do Mar (ICES) dispõe que a poluição é a introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou energias no meio marinho que resultam em efeitos deletérios como prejuízo aos recursos vivos; prejuízo à saúde humana; dificuldade das atividades marítimas, inclusive a pesca; impedimento da utilização da água para os fins adequados e redução das amenidades.

Essa alteração, causada indubitavelmente pelo homem, pode ser resultado de descarte de lixo nas margens dos rios que têm conexão com os oceanos ou nas praias; de esgoto, proveniente das cidades e do vazamento de óleos de navio, fato agravado pelo aumento da quantidade de navios.

1. **Formas de Poluição Marítima**
	1. **Descarte de Lixo Plástico**

A quantidade de objetos de plástico que chega às águas marítimas tornou-se um problema mundial, agravado pelo fato de não ser biodegradável e amplamente engolido pelos animais marítimos. O estudo realizado pelo *Greenpeace Plastic Debris in the World’s Oceans* (Destroços Plásticos nos Oceanos do Mundo) aponta que ao menos 267 diferentes espécies sofreram com complicações ou ingestão de detritos encontrados no mar, incluindo aves marinhas, tartarugas, focas, leões marinhos, baleias e peixes.

* 1. **Descarte de esgoto**

Este tipo de poluição resulta de um flagelo humano: a pobreza. Em grandes centros urbanos, o crescimento desordenado de favelas sem um mínimo planejamento básico acaba por contaminar o leito dos rios e por conseqüência, a costa oceânica. É o caso de cidades como Recife, por exemplo.

Os nutrientes de natureza orgânica jogados no mar são absorvidos pela flora e fauna aquática, agindo como fertilizante e alterando o ecossistema local. Há um crescimento desordenado de algumas espécies em detrimento das outras, consumindo mais oxigênio e espaço.

Metade do peso seco dos dejetos humanos é composto por bactérias. Muitas delas viram alimentos para certas plantas do mar. O alastramento de um tipo de fitoplâncton de coloração vermelha é o causador do fenômeno “*maré vermelha*”.

Os nutrientes inorgânicos derivados do esgoto podem causar doenças como hepatite[[8]](#footnote-8).

* 1. **Agentes químicos**

De acordo com a Fundação Universitária do Rio Grande – FURG existe uma distinção entre os poluentes químicos prioritários[[9]](#footnote-9) e os nãos prioritários[[10]](#footnote-10).

As indústrias têxtil, química, alimentar e de papel e celulose despejam metais altamente perigosos para a saúde da fauna e flora marinha e, indiretamente, para a humana. Órgãos ligados ao Governo ou à sociedade civil monitoram a costa sudeste-sul, controlando os níveis de toxicidade das águas.

Os derivados de petróleo são também produtos químicos de alta periculosidade que entram em contato com o mar. Devido ao tráfego de navios, há sempre a possibilidade de haver acidentes e vazamento de seus tanques. A legislação brasileira e a internacional têm sido rígidas na condenação das companhias, em uma tentativa de coibir a imprudência e a falta de preocupação com a vida marítima.

Outro tipo de incidente comum é causado pelo vazamento de óleo e acidente nas plataformas petrolíferas em alto mar. O vazamento nas plataformas e nos navios contribui em 10% para a poluição global dos oceanos.

O conceito de navio será dado de acordo com a norma marítima aplicada. Pelo Código Comercial, entende-se que é qualquer embarcação com fins comerciais.

Já a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, denota que qualquer embarcação teria este fim.

Eliana Otaviano Martins diz que “genericamente se conceitua embarcação como toda construção náutica destinada a navegação marítima”. Sendo que a doutrina maritimista vem utilizando o conceito de embarcação como sinônimo de navio.

1. **Legislação**
	1. **Leis Nacionais**

A lei nº 556, de 25 de junho de 1850, mas conhecida como Código Comercial, foi parcialmente revogada pelo Código Civil de 2002, tendo continuado vigente a parte que regula o comércio marítimo no Brasil[[11]](#footnote-11).

Neste texto, a poluição de águas marítimas não é abordada nem ao menos nos títulos que se referem ao seguro e aos acidentes. Isto se deve provavelmente à falta de preocupação ambiental ou pelo menor tráfico de embarcações à época em que fora promulgado. Há uma discussão pela criação de um novo Código Marítimo levantado principalmente pela Associação Brasileira de Direito Marítimo e a Marinha do Brasil.

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 20 estabelece que as praias marítimas, as ilhas oceânicas e as costeiras, os recursos naturais da plataforma continental e da zona economicamente exclusiva e o mar territorial constituem bens da União.

O artigo 23 dispõe sobre a competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios ao proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas. O artigo 24 atribui a estes mesmos membros da Administração Pública direta legislar sobre florestas, caça e pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição. Porém, apenas à União é dada a permissão para legislar sobre direito marítimo.

Causou certa polêmica a Resolução do CONAMA nº 393/2007[[12]](#footnote-12) que aumentou a quantidade de óleo permitida em caso de vazamento de navios e plataformas de petróleo. A Resolução considerou que “o petróleo e o gás natural são responsáveis por parcela significativa da matriz energética brasileira e que deverão permanecer com demanda crescente nos próximos anos”.

A lei 9.605 de 1998, conhecida como lei dos crimes ambientais, teve como grande mudança a possibilidade de incriminar pessoas jurídicas por crimes contra o meio ambiente. O Ministério da Marinha é considerado um órgão competente para aplicar multas por infrações administrativas. Sua Seção III trata dos crimes de poluição ambiental.

De acordo com a lei de crimes ambientais, a responsabilidade civil pela poluição é subjetiva, ou seja, depende da demonstração de nexo causal, culpabilidade entre agente e dano.

* 1. **Acordos Internacionais**

O decreto nº 2.508, de 4 de março de 1998 promulgou o Tratado Internacional “*Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios*”, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, seu Protocolo, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, suas Emendas de 1984 e seus Anexos Opcionais III, IV e V no Brasil. Ou seja, desde entrou em vigor neste ano, inovando no ordenamento jurídico nacional.

Há a expressa preocupação em tal tratado de preservar o ambiente em que vive o homem e, em particular, o ambiente marinho, reconhecendo que despejos de óleo e de outras substâncias nocivas, ocorridos deliberadamente, por negligência ou acidentalmente, constituem uma séria fonte de poluição.

Ela reitera a importância da Convenção Internacional para Prevenção da Poluição do Mar por Óleo de 1954 e estabelece que Substância nociva signifique:

*“qualquer substância que se despejada no mar, é capaz de gerar riscos para a saúde humana, danificar os recursos biológicos e a vida marinha, prejudicar as atividades marítimas recreativas ou interferir com outras utilizações legitimas do mar e inclui toda substância sujeita a controle pela presente Convenção”.*

Ressalta-se que esta Convenção refere-se apenas à descarga de detritos feita de um navio, não se estendendo à população de um local.

1. **Conclusão**

Para que se solucione o enorme problema da poluição marítima faz-se necessária a conscientização da sociedade por meio de ações que ensinem, especialmente às crianças, a importância de manter um ambiente ecologicamente equilibrado. Nesta “educação”, o foco não deverá ser apenas o bioma marinho, mas a natureza como um todo, levando em conta sua característica simbiótica.

O cuidado com o crescimento urbano e com a saúde da população também é imprescindível. O saneamento básico deverá partir de um esforço conjunto entre os municípios, estados e União, não constituindo um desgaste local.

A proteção da costa, feita de forma consistente pela Marinha do Brasil, também deveria contar com mais pesquisadores e fiscais a analisar constantemente a qualidade das águas e os perigos de vazamento.

Prevenir não é agir contra o progresso. Deve-se procurar uma forma de balancear o desenvolvimento da economia e indústrias com a não agressão ao meio ambiente, de forma sustentável. Não se estará agindo em favor do País ao poluir ou extinguir os recursos naturais.

Da mesma forma em que se pretende estimular a preservação da Amazônia em cidades que sejam cobertas por este tipo de vegetação por intermédio de subsídios, tal prática poderia ser utilizada nos municípios costeiros. Estes incentivos teriam como embasamento a obrigação de não poluir podendo ser repassados à sociedade como melhorias na educação, saneamento e saúde.

O artigo 225 dispõe que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida. Sua preservação não cabe apenas ao Poder Público apenas, mas a toda coletividade.

Todos estes argumentos deverão ser levados em consideração em um eventual Código Marítimo Brasileiro.

1. **Referências**

MARTINS, Eliane M. Octaviano – Curso de Direito Marítimo – Volume I e II– 3ª edição. São Paulo, Editora Manole, 2007.

PACHECO, Paulo Henrique Cremoneze – Do direito marítimo e da responsabilidade civil do transportador marítimo. In: Revista da AJURIS – Associação dos Juízes do Rio Grande do Sul, edição n.º 85, Tomo I, parte: Doutrina, março de 2002, p. 311/335.

ALLSOPP, Michelle, et al. – Plastic Debris in the World’s Oceans. In: Relatório do Greenpeace para o Programa Ambiental das Nações Unidas – Unep. 2007.

Em: <http://www.cetesb.sp.gov.br>. Acesso em 19 de Junho de 2012.

Em: <http://www.mar.mil.br/tm/entrar.htm>. Acesso em 20 de Junho de 2012.

Em: <http://www.itlos.org>. Acesso em 20 de Junho de 2012.

Em: <http://www.unep.org>. Acesso em 20 de Junho de 2012.

Em: http://[www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br). Acesso em 21 de Junho de 2012.

1. Artigo 1º da lei 8.617 de 1993. [↑](#footnote-ref-1)
2. <http://www.cetesb.sp.gov.br> [↑](#footnote-ref-2)
3. <http://www.mar.mil.br/tm/entrar.htm> [↑](#footnote-ref-3)
4. <http://www.itlos.org> [↑](#footnote-ref-4)
5. <http://www.unep.org> [↑](#footnote-ref-5)
6. [www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br) [↑](#footnote-ref-6)
7. Apenas o Liechtenstein e o Uzbequistão são rodeados por outros países sem costa marítima. [↑](#footnote-ref-7)
8. Retirados do sítio www.unep.org. [↑](#footnote-ref-8)
9. Metais, Hidrocarbonetos de petróleo, Organoclorados, Organoestanhos, Dioxinas e Furanos. [↑](#footnote-ref-9)
10. Retardantes de fogo, entre dezenas de outros. [↑](#footnote-ref-10)
11. Legislação complementar: Decreto n.º 28.840, de 08.11.50. Declara integrada ao território nacional a plataforma submarina, na parte correspondente a esse território; Decreto n.º 68.459, de 01.4.71. Regulamenta a pesca no mar territorial brasileiro; Lei n.º 7.661, de 16.5.88. Cria o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro; Lei n.º 8.617, de 04.01.93. Dispõe sobre o mar territorial brasileiro, zona contígua, zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileira; Dec. n.º 1.203, de 28.7.94. Aprova o IV Plano Setorial para os Recursos do Mar (IV PSRM); Lei n.º 9.478, de 06.8.97. Disciplina a Exploração do Petróleo; Lei no 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. [↑](#footnote-ref-11)
12. Artigo 22, inciso I. [↑](#footnote-ref-12)