

MAR LIMPO É VIDA – Poluição por óleo nas AJB*

LORRANY C. MOURA DE ANDRADE**
2º Oficial de Náutica

SUMÁRIO

Introdução

A indústria petrolífera e os danos ambientais causados por vazamento de óleo
Prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de
óleo – Legislação Aplicável

A atuação da Autoridade Marítima em prevenção, controle e fiscalização da
poluição causada por lançamento de óleo em AJB¹

Conclusão

INTRODUÇÃO

As atividades inerentes à indústria petrolífera trazem consigo um risco potencial de danos ambientais no que diz respeito à ocorrência de incidentes por poluição hídrica por óleo. Partindo dessa premissa, este estudo se inicia com uma breve apresentação do petróleo e de sua influência no mundo moderno.

De acordo com definição da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), o petróleo é um material fóssil de alto valor energético, oleoso e inflamável, mais leve que a água, de cheiro característico e coloração que pode variar do incolor ao preto. Sua composição química é uma complexa mistura de hidrocarbonetos (carbono e hidrogênio) podendo também conter quan-

* Título original do artigo: "Poluição por lançamento de óleo em Águas Jurisdicionais Brasileiras – Legislação Aplicável e Atuação da Autoridade Marítima".

** Bacharel em Ciências Náuticas pela Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (Efomm), do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (2012). Pós-graduada em Gestão Ambiental (2018) e em Direito Ambiental (2019) pela Faculdade Internacional Signorelli.

¹ Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

tidades menores de nitrogênio, oxigênio, compostos de enxofre e íons metálicos.

A etimologia da palavra petróleo, do latim *petroleum*, significa “óleo da pedra” – explica-se pelo fato de esta substância se formar na natureza por meio do acúmulo de material orgânico, sob condições específicas de pressão e isolamento, em camadas do subsolo de bacias sedimentares, sofrendo transformações ao longo de milhares de anos. Nessas bacias, os reservatórios de petróleo ficam aprisionados em rochas denominadas rochas-reservatório e são protegidos por uma camada selante – rochas seladoras –, que impede o escape de óleo para a superfície e, conseqüentemente, sua dissipação na natureza.

Uma vez extraído dessas bacias sedimentares por embarcações especializadas, o óleo terá os mais variados destinos, entre eles o refino, em que será transformado num leque gigantesco de produtos derivados com valor comercial, como gasolina, óleo diesel, GLP (gás de cozinha), GNV (gás natural veicular), querosene de aviação, asfaltos, solventes, lubrificantes, plásticos, embalagens para alimentos e medicamentos, móveis e eletrodomésticos, borrachas sintéticas, cosméticos, fertilizantes e brinquedos, entre outros.

Por seu alto valor energético e por ser uma fonte não renovável, o petróleo se tornou um produto estratégico e com forte influência nas políticas internas e nas relações internacionais.

A INDÚSTRIA PETROLÍFERA E OS DANOS AMBIENTAIS CAUSADOS POR VAZAMENTO DE ÓLEO

Uma vez compreendida a relevância do “ouro negro” no mundo moderno, não é tarefa difícil entender as razões que mo-

tivaram a expansão do setor petrolífero nas últimas décadas. Nesse período, o transporte a granel por meio aquaviário, em embarcações autorizadas para esse tipo de transporte, consolidou-se como um importante pilar na estrutura da indústria do petróleo por ser peça chave, por exemplo, no escoamento da produção dos campos *offshore*, no suprimento das plataformas de petróleo e de suas embarcações de apoio, na distribuição de produtos derivados para suprimento das demandas nacional e de exportação e no abastecimento de embarcações em regiões portuárias.

Além disso, refinarias, oleodutos e superpetroleiros oceânicos foram construídos; novos campos petrolíferos foram descobertos e explorados; as operações submarinas de prospecção, perfuração e extração foram aperfeiçoadas e novos terminais de carga e descarga de petróleo e derivados foram inaugurados.

Contudo, acompanhando o crescimento da indústria do petróleo, os danos ambientais por derramamento tornaram-se mais frequentes e fazem-se notar desde os processos de perfuração e refino ao de transporte, apresentando diversas causas: acidentes com navios petroleiros e plataformas; perdas durante o processo de transformação do petróleo em derivados; extravasamentos durante operações de perfuração e extração; vazamentos em operações de abastecimento, carga e descarga em terminais ou entre embarcações; e lavagem dos tanques dos navios em águas da costa, entre outras.

Alicerçados no reconhecimento dos riscos ambientais atrelados ao setor petrolífero e na experiência adquirida ao longo dos anos em decorrência dos diversos episódios de poluição por óleo no mundo, o Brasil e a comunidade internacional ampliaram o debate sobre as questões



Figura 1 – Acidente na plataforma DeepWater Horizon, responsável pelo maior vazamento accidental de petróleo da história (quase 5 milhões de barris de petróleo foram despejados no oceano), em 2010, no Golfo do México. Imagem: *Financial Times*

ambientais e entendem a importância de manter uma legislação potente e eficaz no que diz respeito à prevenção, ao controle e à fiscalização da poluição por óleo.

PREVENÇÃO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DA POLUIÇÃO CAUSADA POR LANÇAMENTO DE ÓLEO – LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

Legislação Nacional

Lei nº 9.966 (Lei do Óleo)

Para evitar que acidentes com derramamento de óleo aconteçam, o cumprimento das normas ambientais é pri-

mordial. Sendo a legislação ambiental bastante abrangente, este artigo tem como escopo debruçar-se no estudo da Lei 9.966 (ou Lei do Óleo, como é nacionalmente conhecida), no decreto que a regulamenta (Decreto nº 4.136) e nas Convenções Internacionais nas quais estão alicerçados – Marpol 73/78, OPRC/90 e CLC 69.

A Lei 9.966 dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas, estabelecendo princípios básicos a serem obedecidos na movimentação dessas substâncias em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em Águas Jurisdicionais Brasileiras.

Essa lei foi criada com o escopo de estabelecer, no direito interno, diretrizes alinhadas com as disposições da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios – Marpol 73/78; da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo – CLC/69 e da Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo – OPRC/90, assinadas e ratificadas pelo Brasil.

No que se refere aos sistemas de prevenção, controle e combate à poluição, a Lei 9.966 estabelece que as plataformas, suas instalações de apoio, o porto organizado (PO) e as instalações portuárias disponham de instalações de recebimento e tratamento de resíduos e meios de combate à poluição em operações envolvendo cargas de óleo e substâncias nocivas ou perigosas. Para outros tipos de carga, a obrigatoriedade ficará a critério do órgão ambiental competente. A lei também se dedica em estabelecer outras importantes ferramentas de prevenção, controle e combate à poluição, como, por exemplo, o Manual de Procedimento Interno e os Planos de Contingência Individual (PEI), de Área (PA), Regional (PR) e Nacional (PNC).

O Manual de Procedimento Interno é um documento que permite gerenciar riscos de poluição e a gestão de resíduos das atividades de movimentação e armazenamento das substâncias tratadas por esta Lei, por parte das plataformas, portos organizados e instalações portuárias. Por sua vez, o Plano de Emergência é um conjunto de medidas que estabelece responsabilidades setoriais e ações a serem tomadas imediatamente após um incidente por óleo e os recursos humanos, materiais e equipamentos necessários à faina. Sendo que, se em uma mesma área

de abrangência houver concentração de portos organizados, instalações portuárias, plataformas e suas respectivas instalações de apoio, os Planos de Emergência Individuais – até então relativos ao âmbito de cada instalação – poderão ser integrados sob a forma de um Plano de Área, no sentido de otimizar a capacidade de resposta aos incidentes de poluição por óleo. Os PEI também poderão ser consolidados na forma de Planos de Contingência Locais ou Regionais e, nos casos de poluição de maiores proporções e de relevância nacional, será acionado o Plano Nacional de Contingência.

O Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo foi instituído pelo Decreto nº 8.127 de 22 de outubro de 2013, após o acidente em um poço de petróleo da empresa americana Chevron na Bacia de Campos, em 2011, quando 3.700 barris de óleo foram derramados no mar. O PNC tem como propósito permitir a atuação coordenada de órgãos da administração pública e entidades públicas e privadas, a fim de ampliar a capacidade de resposta em casos de descarga de óleo em AJB (incluindo as descargas de responsabilidade indeterminada) que representem ou possam representar ameaça à saúde humana, ao meio ambiente ou a interesses de um ou mais Estados. Recentemente, esse Plano foi acionado pelo Brasil em decorrência do derramamento de óleo que atingiu os litorais do Nordeste e do Sudeste brasileiros, como veremos mais adiante.

Parte da estrutura organizacional do PNC é composta pelo Grupo de Acompanhamento e Avaliação (GAA), constituído por representantes da Marinha do Brasil, da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente

e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Em casos de poluição por óleo, independente do porte, o GAA tem como competências, dentre outras, acompanhar e avaliar o incidente, podendo ser acionado por um dos seus componentes ou pela Autoridade Nacional (representada pelo Ministério do Meio Ambiente) e, a partir dessa análise, determinar se o caso tem significância nacional. Se sim, o Grupo acionará o PNC e comunicará à Autoridade Nacional.

Contudo, independente da abrangência geográfica do incidente, havendo risco de toque de óleo na costa brasileira, o GAA deverá informar imediatamente às autoridades competentes (previstas no Art. 15º do Decreto nº 8.127).

Dando prosseguimento ao estudo da Lei do Óleo, chega-se às diretrizes de controle para transporte de óleo, dentre as quais podemos citar o Livro de Registro de Óleo (para anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas feitas pela embarcação), o Livro de Registro de Carga (para anotações relativas às operações de carga) e o Certificado de Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo ou garantia financeira equivalente, de acordo com o previsto na Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969 (CLC/69). Caso a embarcação não possua o certificado ou a garantia financeira, a mesma será retida e terá sua liberação condicionada à realização de depósito caução que assegure o pagamento das despesas decorrentes da poluição.

No que tange às descargas de óleo em águas sob jurisdição nacional, o Art. 17º prevê proibição, exceto nos seguintes casos: se houver permissão por parte da Marpol 73/78, não estando o navio, plata-

forma ou similar dentro dos limites de área ecologicamente sensível e desde que os procedimentos para a descarga sejam aprovados pelo órgão ambiental competente.

Para fins de pesquisa (se atendidas as exigências previstas na Lei) e para salvaguardar vidas humanas e preservar a segurança do navio, a descarga poderá ser excepcionalmente tolerada. Mas sob nenhuma hipótese, ainda que autorizada, ela desobrigará o poluidor do reparo dos danos causados ao meio ambiente e da indenização pelos prejuízos às atividades econômicas e ao patrimônio público e privado.

Ainda no que tange à fiscalização, a Lei prevê que todo e qualquer incidente ocorrido em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e suas instalações de apoio, e que possa causar poluição das AJB, deverá ser imediatamente informado à Capitania dos Portos, ao órgão ambiental competente (federal, estadual ou municipal) e ao órgão regulador da indústria do petróleo, independente das medidas tomadas para controlar a situação. Todos os três órgãos são responsáveis pelo cumprimento desta Lei e estão por ela autorizados a autuar os infratores na esfera de suas competências.

Para que tal comunicação seja estabelecida, as autoridades competentes devem divulgar os seus respectivos canais de comunicação (principal e alternativo). E, no caso de impossibilidade de efetuar a comunicação do incidente, a data e a hora da tentativa da comunicação deverão ser lavradas em livro de registro próprio.

Decreto nº 4.136

Se confirmada a inobservância de qualquer preceito estabelecido na Lei 9.966 e nos instrumentos internacionais

ratificados pelo Brasil, serão aplicadas as sanções previstas no Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002.

Poderão responder pelas infrações o proprietário do navio ou quem legalmente o representar; o armador ou operador; o comandante ou tripulante; o dono da carga; o representante de porto organizado, instalação portuária, plataforma e instalações de apoio, estaleiro, marina, clube náutico ou similar e o concessionário ou empresa autorizada a exercer atividades relativas à indústria do petróleo.

Para efeito de aplicação de multa, o Decreto classifica as infrações em grupos que vão do A ao J, de forma que sua graduação seja proporcional à gravidade, podendo os valores variarem entre mil e 50 milhões de reais. Vale ressaltar que a aplicação das penas não isenta o infrator das sanções administrativas e penais previstas nas demais normas que tratam do assunto nem da responsabilidade civil pelas perdas e danos causados.

Além das sanções por multa (simples ou diária), o infrator poderá ser punido com advertência, apreensão do navio, destruição ou inutilização do produto nocivo à saúde ou ao meio ambiente, embargo ou suspensão (parcial ou total) das suas atividades e restritiva de direitos. Vale ressaltar que as sanções poderão ser aplicadas cumulativamente e as multas poderão ser dobradas ou triplicadas, de acordo com o previsto nos Art. 9º, 10º e 11º do Decreto.

Principais Convenções Internacionais sobre Poluição por Óleo

Uma Convenção Internacional é um tratado multilateral oriundo de conferências internacionais relativas a assuntos de interesse geral da comunidade internacional e destinado a estabelecer normas

comuns aos seus Estados membros. Uma vez ratificada a Convenção, os países signatários deverão incorporá-la ao seu ordenamento jurídico interno, a fim de promulgar sua aplicabilidade.

As convenções internacionais que veremos a seguir são apenas três entre as inúmeras importantes convenções publicadas e atualizadas pela Organização Marítima Internacional (IMO). São elas: Marpol 73/78, OPRC 90 e CLC 69. As duas primeiras tratam de assuntos relativos à prevenção da poluição marinha, e a última diz respeito à responsabilidade civil em casos de danos causados por incidentes de poluição por óleo.

Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios – Marpol 73/78

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Marpol) tem como propósito o estabelecimento de regras para a completa eliminação da poluição intencional por óleo e outras substâncias danosas oriundas de navios e a minimização da descarga acidental dessas substâncias no ar e no meio ambiente marinho.

A Convenção Marpol, promulgada pelo Decreto nº 2.508, de 4 de março de 1998, foi adotada em 1973 e posteriormente emendada pelo Protocolo de 1978 (resposta a uma série de acidentes com navios-tanque entre os anos 1976 e 1977), passando a ser conhecida como Marpol 73/78. Mais adiante, foi também adotado o Protocolo de 1997, que acrescentou o Anexo VI à Convenção. Ao longo dos anos, a Marpol vem sendo atualizada e hoje conta com seis anexos, sendo os dois primeiros obrigatórios a todos os países signatários dessa Convenção e os demais, opcionais.



Figura 2 – Anexos da Convenção Marpol

Convenção Internacional para Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo (OPRC 90)

A OPRC 90, adotada em Londres em 1990 e internalizada no Brasil pelo Decreto nº 2.870, de 10 de dezembro de 1998, foi criada para ser o instrumento internacional capaz de promover a precaução e a prevenção necessárias para evitar a poluição por óleo nos oceanos e mares.

A Convenção tem como principais propósitos a cooperação internacional e a ajuda mútua em caso de acidentes envolvendo óleo; a notificação de incidentes com poluição por óleo que ocorrerem em navios, plataformas, aeronaves, portos e terminais marítimos ao país costeiro mais próximo ou à autoridade competente, conforme o caso, assim como a comunicação aos países vizinhos em caso de risco; e a exigência de planos de emergência para controle da poluição por óleo para navios-tanque e outros navios, instalações ou estruturas de exploração, produção de óleo ou gás, de carregamento e descarre-

gamento de óleo e instalações de portos ou terminais que apresentam riscos de acidentes e poluição por óleo.

CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969

A CLC/69 foi promulgada pelo Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977. Essa Convenção estabelece o limite de responsabilidade civil por danos a terceiros causados por derramamento de óleo no mar. Aplica-se exclusivamente aos danos causados no território, incluindo o mar territorial de um Estado contratante e às medidas preventivas tomadas para evitá-los ou minimizá-los.

Para gozar dos benefícios do limite de responsabilidade e dos excludentes de culpabilidade dos quais tratam a CLC/69, o proprietário de um navio contratante dessa Convenção que transporte mais de 2 mil toneladas de óleo a granel como carga deverá ter a bordo o Certificado de Res-

ponsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo. Nesses casos, de acordo com a Normam 01, o responsável pela embarcação deverá solicitar sua emissão à Capitania dos Portos de inscrição.

A solicitação deverá acompanhar as apólices representativas de seguro ou outra garantia financeira para cada navio (individuais), tais como caução bancária ou certificado emitido por fundo nacional ou internacional de indenização, com valor de cobertura compatível ao previsto na Convenção. Cumpridos os procedimentos acima, a Capitania dos Portos encaminhará a solicitação à Diretoria de Portos e Costas (DPC), que, após análise do processo e caso julgue cabível, emitirá o certificado, válido por um período de até 12 meses.

Vale ressaltar que o certificado (ou outra garantia financeira) é também exigido, por ocasião do despacho, dos navios estrangeiros que entrem nos portos nacionais ou que utilizem terminais oceânicos localizados em águas sob jurisdição

brasileira. Portanto, caso uma embarcação estrangeira se envolva em acidente causador de poluição por óleo e não seja de um Estado contratante da Convenção, só poderá gozar do benefício do limite de responsabilidade se tiver um fundo constituído ou apresentar uma garantia financeira pelo menos igual ao mínimo previsto na CLC/69. Caso contrário, será retida e terá sua liberação condicionada ao depósito caução para o pagamento das despesas decorrentes da poluição.

A ATUAÇÃO DA AUTORIDADE MARÍTIMA EM PREVENÇÃO, CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DA POLUIÇÃO CAUSADA POR LANÇAMENTO DE ÓLEO EM AJB

Não há como falar de poluição por óleo em AJB sem citar o ocorrido nas águas do Nordeste brasileiro no segundo semestre de 2019. Inédito na história brasileira no que se refere à sua extensão e duração no tempo, o desastre ambiental por derrama-



Figura 3 – 17 de outubro de 2019. Mancha de óleo é vista na Praia de Peroba, em Maragogi (AL)

Foto: Diego Nigro/Reuters

mento de petróleo cru na costa do litoral nordestino atingiu mais de 4 mil km de extensão, área que inclui alguns pontos da região sudeste do País, segundo levantamento da Marinha. Os primeiros registros do derrame ocorreram no fim do mês de agosto de 2019, com o aparecimento de manchas de óleo na Paraíba. De acordo com informações divulgadas no início de novembro pelo *site* do jornal *Folha de São Paulo*, mais de 2 mil toneladas de petróleo foram recolhidas das praias afetadas.

Questionados sobre o petróleo cru que chegou à costa, especialistas afirmaram que, embora extremamente tóxico, o óleo é uma substância orgânica. Ou seja, fatores naturais, como a irradiação solar, as ondas e até mesmo bactérias que se alimentam do carbono contido na composição do material ajudarão no seu processo de degradação. Porém, com base na análise de toxicidade de outros acidentes envolvendo petróleo e derivados, esse processo pode durar décadas, o que dificulta a avaliação precisa do grau de degradação da qualidade ambiental causada por derramamentos dessas substâncias e, conseqüentemente, seus danos à saúde, à segurança e ao bem-estar da população, bem como seu impacto perante as condições estéticas e sanitárias locais e atividades sociais e econômicas da região atingida.

Na qualidade de Autoridade Marítima Brasileira, a Marinha do Brasil (MB) é responsável pelo monitoramento do tráfego marítimo com o fim de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores. Além disso, contribui para que acidentes como esse não se repitam, atuando na prevenção da poluição ambiental causada por navios, plataformas e suas instalações de apoio, por meio de inspeções e vistorias navais. Vale ressaltar que qualquer embarcação

navegando em AJB e/ou demandando portos e terminais nacionais é passível da fiscalização da Autoridade Marítima, incluindo embarcações estrangeiras.

Os atos ou omissões praticados contra as regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas, previstas na Lei 9.966, em suas normas complementares e nos instrumentos internacionais ratificados pelo Brasil, mencionados anteriormente, sujeitam o infrator às penalidades relativas a esse tipo de infração, especificadas no Decreto nº 4.136.

Por sua vez, os casos enquadrados como acidentes e fatos da navegação serão definidos e regulamentados por norma específica (Normam 09) e apurados mediante Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN).

É importante esclarecer tais diferenças, pois o procedimento adotado pela Autoridade Marítima perante uma infração ambiental (como, por exemplo, prazos, competências e sanções a serem aplicadas) poderá variar de acordo com as circunstâncias que motivaram a infração e, conseqüentemente, a legislação que teve suas diretrizes violadas.

Sendo assim, de acordo com o estabelecido na Lei nº 9.966, caberá à autoridade marítima garantir seu cumprimento, exercendo, por intermédio de suas organizações competentes, as atribuições de fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, atuando os infratores no âmbito de sua competência; levantar dados e informações e apurar responsabilidades sobre incidentes que tenham provocado danos ambientais, encaminhando o que for verificado para o órgão federal de meio ambiente (para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis); e comunicar

ao órgão regulador da indústria do petróleo irregularidades constatadas durante as fiscalizações realizadas, quando atinentes à indústria do petróleo.

Já nos casos em que houver poluição por óleo enquadrada como decorrente de fatos ou acidentes da navegação, como, por exemplo, nos casos de naufrágio, o IAFN será instaurado pela Autoridade Marítima, para posterior julgamento pelo Tribunal Marítimo. Terá precedência para instauração a Capitania ou Delegacia em cuja jurisdição tiver ocorrido o acidente ou o fato da navegação, do primeiro porto de escala ou de arribada da embarcação, de inscrição da embarcação ou a que for designada pelo Tribunal Marítimo.

No caso do crime ambiental por derramamento de óleo no Nordeste, em que a poluição já havia sido causada e cujas causas eram desconhecidas, coube à Marinha realizar inspeções ao longo do litoral das regiões Nordeste e Sudeste para mitigação dos danos; analisar os dados do tráfego marítimo na área para monitoramento dos navios que passaram pelas AJB naquele período; recolher informações relevantes por meio de seus navios e aeronaves de patrulha; fazer simulações computacionais sobre a influência de correntes marítimas na deriva e dispersão das manchas; realizar análise dos perfis químicos dos resíduos de óleo coletados por meio do auxílio do laboratório de Geoquímica Ambiental do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira; e solicitar, por meio

dos *Avisos aos Navegantes*, a cooperação dos navios trafegando nas Águas Jurisdicionais Brasileiras no que diz respeito à identificação e à comunicação de pontos de poluição hídrica.

Nesse processo de elucidação dos fatos e gestão de ações de resposta perante este crime ambiental de grandes proporções e relevância nacional, o Grupo de Acompanhamento e Avaliação do qual a Marinha faz parte atuou em coordenação com o Exército Brasileiro, a Força Aérea Brasileira, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (Ibama), o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), a Polícia Federal, a Petrobras, a Defesa Civil e diversas instituições e agências federais, estaduais e municipais, além de empresas e universidades. A rede de apoio também incluiu pesquisadores e cientistas de todo o País e instituições estrangeiras, como a Organização Marítima Internacional (IMO), a Administração Nacional Oceânica e Atmosférica do Departamento de Comércio (Estados Unidos da América – EUA) e a Guarda Costeira norte-americana.



Figura 4 – Militares da MB durante atividade de mergulho para monitoramento e limpeza de arrecifes, estuários e manguezais no Nordeste
Foto: Site da MB

CONCLUSÃO

Alinhar as demandas do mundo moderno com a preservação ambiental não é uma questão de escolha, é uma necessidade.

No Brasil, no que diz respeito a prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo por navios, plataformas e suas instalações de apoio, a Autoridade Marítima (representada pela MB) é responsável pelo monitoramento constante do tráfego marítimo em uma área oceânica de 5,7 milhões de km², equivalente à metade da massa continental brasileira, cuja importância estratégica deu origem ao termo “Amazônia Azul”.

Tal fiscalização está alicerçada numa legislação ambiental nacional coerente, eficaz e alinhada com as diretrizes

previstas em importantes convenções internacionais que tratam sobre o tema, ratificadas pelo Brasil, ambas são reflexos da tomada de consciência da comunidade nacional e internacional perante as questões relativas ao meio ambiente e a necessidade de desenvolver ferramentas mais eficazes em resposta à problemática da poluição ambiental por lançamento de óleo no mar.

Zelar pelo patrimônio do ecossistema marinho, protegê-lo e preservá-lo faz-se necessário não só para corresponder às necessidades do presente, mas sobretudo para não comprometer as futuras gerações na satisfação das suas próprias necessidades. Nesse sentido, o lema difundido pela MB não poderia ser mais adequado: “Mar limpo é vida”.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<MEIO AMBIENTE>; Controle; Política do Meio Ambiente; Poluição do Mar;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Site* da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/petroleo-e-derivados2/petroleo>>.
- Site* da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/legislacao/legislacao-ambiental-federal-de-interesse>>.
- Site* da Organização das Nações Unidas Brasil. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/transporte-maritimo-e-espina-dorsal-da-economia-global-diz-onu-em-data-especial/>>.
- Site* HR Idiomas. Disponível em: <<https://hridiomas.com.br/origem-da-palavra-petroleo/>>.
- Site* Financial Times. Disponível em <<https://www.ft.com/content/9e31e990-1a6a-11e9-b93e-f4351a53f1c3>>.
- Site* do Ministério do Meio Ambiente. Disponível em: <<https://www.mma.gov.br/informma/item/871-denominacao-dos-atos-internacionais.html>>.
- Site* do Ministério de Minas e Energia. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cmads/audiencias-publicas/audiencias-publicas/08-05-2012-definicao-e-criacao-de-novos-modelos-eficazes-de-prevencao/apresentacoes/marco-antonio-almeida>>.
- Site* da Marinha do Brasil. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/manchasdeoleo/sobre>>.
- Site* SOS Mata Atlântica. Disponível em: <<https://www.sosma.org.br/noticias/plano-nacional-contra-vazamentos-de-petroleo-nao-garante-seguranca-da-costa>>.

- Site* do Ministério Público Federal. Disponível em: <<http://www.mpf.mp.br/atuacao-tematica/ccr4/dados-da-atuacao/documentos/tratados-internacionais>>.
- Site* Jus Brasil. Disponível em: <<https://lucasarbage.jusbrasil.com.br/artigos/315145217/a-aplicacao-dos-tratados-e-convencoes-internacionais-no-ambito-das-relacoes-de-direito-civil>>.
- Site* International Maritime Organization. Disponível em: <[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)>.
- Site Folha de São Paulo*. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/ambiente/2019/10/vazamento-no-nordeste-e-maior-agressao-ambiental-no-brasil-diz-chefe-da-petrobras.shtml>>.
- Convenção Internacional sobre Poluição causada por Navios, 1973 (Marpol, 73/78), promulgada no País por meio do Decreto nº 2.508, de 4 de março de 1998.
- Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Incidentes de Poluição por Óleo, 1990 (OPRC, 1990), promulgada no País por meio do Decreto nº 2.870, de 10 de dezembro de 1998.
- Brasil, Congresso Nacional. Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000 (Lei da Poluição das Águas). Brasília-DF.
- Brasil, Congresso Nacional. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (Lesta). Brasília-DF.
- Brasil. Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002 (regulamenta a Lei nº 9.966/2000). Brasília-DF.
- Brasil. Decreto nº 8127, de 22 de outubro de 2013 (Institui o Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em AJB). Brasília-DF.
- Diretoria de Portos e Costas (DPC). Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto (Normam 01) Portaria 362, de 7 de outubro de 2019.
- Diretoria de Portos e Costas (DPC). Normas da Autoridade Marítima para Atividades de Inspeção Naval (Normam 07), Portaria 289, de 5 de agosto de 2019.
- Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (Marpol 73/78), promulgada no País pelo Decreto nº 2.508, de 4 de março de 1998.
- Convenção Internacional para Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo (OPCR-90), promulgada no País pelo Decreto nº 2.870, de 10 de dezembro de 1998.
- Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC/69), promulgada no País pelo Decreto nº 79.437, de 28 de março de 1977.