

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO
MESTRADO EM DIREITO
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO EM DEMANDAS SOCIAIS E POLÍTICAS
PÚBLICAS
LINHA DE PESQUISA EM POLÍTICAS PÚBLICAS DE INCLUSÃO SOCIAL

FERNANDO AUGUSTO FUZZO DE LIMA

DESAFIOS JURÍDICOS PARA A PROTEÇÃO DE CRIANÇAS, JOVENS E ADULTOS:
UM OLHAR A PARTIR DAS POLÍTICAS PÚBLICAS AMBIENTAIS COM FOCO EM
UMA CIDADANIA ATIVA

Santa Cruz do Sul

2013

FERNANDO AUGUSTO FUZZO DE LIMA

**DESAFIOS JURÍDICOS PARA A PROTEÇÃO DE CRIANÇAS, JOVENS E
ADULTOS: UM OLHAR A PARTIR DAS POLÍTICAS PÚBLICAS AMBIENTAIS
COM FOCO EM UMA CIDADANIA ATIVA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito – Mestrado e Doutorado – Área de Concentração em Demandas Sociais e Políticas Públicas da Universidade de Santa Cruz do Sul – UNISC, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Direito.

Santa Cruz do Sul

2013

FERNANDO AUGUSTO FUZZO DE LIMA

**DESAFIOS JURÍDICOS PARA A PROTEÇÃO DE CRIANÇAS, JOVENS E ADULTOS:
UM OLHAR A PARTIR DAS POLÍTICAS PÚBLICAS AMBIENTAIS COM FOCO EM
UMA CIDADANIA ATIVA**

Esta dissertação foi submetida ao Programa de Pós-Graduação em Direito – Mestrado e Doutorado – Área de Concentração em Demandas Sociais e Políticas Públicas da Universidade de Santa Cruz do Sul – UNISC, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Direito.

Ao meu orientador, Dr. André Custódio, a Prof. Dra. Marli Moraes, aos meus pais, aos meus irmãos e ao meu amor, Luthyana!!

“É triste pensar que a natureza fala e que o gênero humano não a ouve”

Victor Hugo

RESUMO

Na complexidade do mundo moderno indubitavelmente vivemos numa época de transição paradigmática, pois o adjetivo “pós moderno” foi introduzido no campo da Filosofia e das Ciências Sociais para designar o abandono das “grandes narrativas” ideológicas que procuravam encontrar um sentido global para a vida humana. Não devemos esquecer ainda, que todo direito subjetivo, enquanto faculdade, pretensão, privilégio ou imunidade, encontra-se alicerçado num conjunto de crenças e representações que fazemos de nós mesmos, do lugar que ocupamos no mundo, do olhar que devemos lançar sobre nossos semelhantes, como também acerca do tratamento que devemos conceder às outras espécies e a natureza em geral. Com efeito, o simples exercício de uma cidadania ativa em busca de afirmação da dignidade humana, não resolve questões éticas e jurídicas cruciais, relacionadas, por exemplo, com questões relacionadas a degradação ambiental, que envolvem o futuro de nossas crianças, jovens e adultos no planeta. A degradação ao meio ambiente e o nascimento de uma consciência ecológica planetária impuseram ao pensamento contemporâneo a necessidade de repensar as bases tradicionais da educação, da ética, e da moral. Vários estudos evidenciam que apesar de todas as normativas nacionais e internacionais implementadas nas propostas político-educativas e de gestão ambiental, poucas mudanças positivas são constatadas em nosso dia a dia. Essas evidências configuram um importante desafio aos educadores pois vem confirmar a complexidade da realidade ambiental, devido a fragilidade das políticas públicas de prevenção e proteção que são implementadas. Todos os pressupostos norteadores da prática de educação ambiental, devem analisar as questões ambientais de forma que os aspectos sociais e ecológicos sejam concebidos como elementos que estão mutuamente interligados numa condição de interdependência, pela qual um não pode ser constituído sem outro. A implementação de Políticas Públicas educacionais voltadas a prevenção e proteção ao meio ambiente, deve adotar um modelo de intervenção educativa através do qual o problema seja visto como um processo dinâmico que envolve uma rede complexa de aspectos culturais, políticos, jurídicos, sociais, etc. Vê-se portanto, que a tarefa da Educação Ambiental é bastante complexa e deve começar desde os domínios microespecíficos (questões interpessoais) até aqueles de amplitude universais (intergrupais). A educação neste processo é um instrumento imprescindível para a construção de uma nova ética, de uma nova cidadania (ativa), que reconheça a co-responsabilidade de cada indivíduo como pessoa única e ao mesmo tempo parte do todo. É necessário substituir velhos hábitos de passividade, por novos hábitos de participação e comprometimento com os problemas ambientais, utilizando estratégias que estimulem com mais propriedade crianças e adultos a compreenderem e criarem possibilidades de elaboração cognitivas superiores. Só assim, estaremos falando de dignidade da pessoa humana e de efetivação dos direitos de cidadania.

Palavras-chave: Meio Ambiente. Sustentabilidade. Políticas Públicas. Cidadania.

Abstract

In the complexity of the modern world undoubtedly live in a time of paradigm shift, because the adjective "postmodern" was introduced in the field of Philosophy and Social Sciences to designate the abandonment of the "grand narratives" ideological seeking to find a global meaning to human life. We must not forget that every subjective right as college, claim, privilege or immunity, is founded on a set of beliefs and representations that we make of ourselves, of our place in the world, the way we look at our similar, but also about the treatment that we give to other species and to nature in general. Indeed, the simple exercise of active citizenship in search of affirmation of human dignity, does not solve fundamental questions related ethical and legal issues, for example, with issues related to environmental degradation, involving the future of our children, youth and adults in planet. The degradation of the environment and the birth of a planetary ecological consciousness imposed to contemporary thought the need to rethink the traditional bases of education, ethics, and morals. Several studies show that despite all the national and international regulations implemented in the political-educational proposals and environmental management, a few positive changes are observed in our daily life. These evidences constitute a major challenge to educators because it confirms the complexity of environmental reality, due to the fragility of public policies for prevention and protection are implemented. All assumptions guiding the practice of the environmental education, must analyze the environmental issues so that the social and ecological aspects are conceived as elements that are mutually interconnected in a condition of interdependence, in which one can not be made without the other. The implementation of public policies aimed at prevention and educational environment protection, should adopt a model of educational intervention through which the problem is seen as a dynamic process that involves a complex network with aspects cultural, political, legal, social, etc. It is seen therefore that the task of environmental education is quite complex and must start from the microespecificos domains (interpersonal issues) until to those of universal amplitude (intergroup). The education in this process it is essential instrument for the construction of a new ethic, a new citizenship (active), which recognizes the co-responsibility of each individual as unique and while one part of the whole instrument. It is necessary to replace old habits of passivity, with new habits of participation and commitment to environmental problems using strategies that more intensely stimulate children and adults to understand and create possibilities for higher cognitive elaboration. Only this way we will be talking about human dignity for realization of the rights of citizenship.

Key words: Environment, Sustainability, Public policies, Citizenship.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1 A SOCIEDADE, O MEIO AMBIENTE E O TRÁFICO MÁRITIMO	15
1.1 O homem e o seu meio.....	15
1.2 Conceito de meio ambiente e a previsão jurídica	18
1.3 A interdisciplinaridade da questão ambiental.....	21
1.4 O meio ambiente e a globalização.....	24
1.5 O meio ambiente como direito humano.....	27
1.6 O meio ambiente e a atividade econômica comercial.....	30
1.7 O tráfico marítimo.....	33
1.7.1 Bases históricas.....	33
1.7.2 Bases conceituais.....	37
1.7.3 Os desastres navais internacionais e o potencial nocivo dos navios ao meio ambiente.....	39
2 A PROTEÇÃO LEGAL DO MEIO AMBIENTE E A REGULAÇÃO DO TRÁFICO MARÍTIMO	45
2.1 O direito do mar e a constituição federal.....	45
2.2 Normas e convenções do direito do mar.....	49
2.2.1 Aspecto conceituais	49
2.2.2 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.....	50
2.2.2.1 Mar territorial.....	54
2.2.2.2 Plataforma continental.....	54
2.2.2.3 Do direito de passagem.....	54
2.2.2.4 Do direito de passagem em trânsito.....	57
2.2.3 Da legislação nacional sobre o direito do mar.....	59
2.3. Da poluição no mar.....	60
2.3.1 A poluição marinha e o relatório Brundtland.....	62
2.3.2 As previsões de poluição na Convenção Internacional para Prevenção da Poluição dos Navios.....	64
2.3.3 Da proteção nacional da poluição do mar.....	67
2.4 Da Lei Óleo.....	69

2.5 Da navegabilidade e sua segurança.....	76
3 O TRÁFICO MARÍTIMO E AS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA MANUTENÇÃO DO MEIO AMBIENTE ECOLOGICAMENTE EQUILIBRADO.....	78
3.1 A contextualização de políticas públicas.....	78
3.2 O espaço e as políticas públicas.....	80
3.3 Da Política Nacional de Meio Ambiente.....	83
3.4 Da Política Nacional de Proteção do Mar	87
3.5 Política Marítima Nacional.....	90
3.6 Política Nacional Ambiental de Transporte Marítimo.....	92
3.6.1 A viabilidade ambiental.....	92
3.6.2 A preservação das normas de preservação do meio ambiente dos sistemas de transporte.....	94
3.6.3 A sustentabilidade ambiental.....	94
3.6.4 Transporte ambientalmente sustentável.....	96
3.6.5 Gestão ambiental portuária.....	98
3.6.6 Implementação da gestão ambiental portuária.....	100
3.6.7 O controle, a recuperação e o monitoramento ambiental dos portos brasileiros.....	101
3.6.8 Planos de contingência.....	103
3.6.9 Da segurança.....	104
3.7 A importância das políticas públicas para o mar.....	106
3.8 Políticas públicas ambientais e solidariedade.....	108
3.9 Políticas públicas ambientais como efetivação da cidadania.....	109
CONCLUSÃO.....	113
REFERÊNCIAS.....	119

INTRODUÇÃO

O advento do mundo moderno necessariamente traz consigo o tema sobre a situação ambiental. As relações humanas se desenvolveram de tal modo, que o planeta começa a mostrar o resultado. Desse modo, a questão ambiental está sempre interligada aos fenômenos sociais, já que se dá pela íntima relação entre sociedade e natureza.

Numa concepção ampla, meio ambiente é um conjunto de elementos naturais e culturais que interagem com o meio em que se vive. São elementos físico-químicos, ecossistemas naturais e sociais em que se insere o Homem. Por isso, a inclusão do meio ambiente equilibrado, tanto nos direitos humanos quanto nos direitos fundamentais, é reafirmar uma determinação de respeito e preservação da vida.

Em se tratando de bem comum, de interesses difusos, como é o caso do meio ambiente, o Poder Público assume a função de gestor praticando todos os atos necessários para atingir os objetivos sociais, no escopo e nos limites de um Estado de Direito. Para tanto, o art. 225 da Constituição Federal, reza que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

Assim, é de fundamental importância que ações sejam promovidas de modo a proporcionar um meio ambiente ecologicamente equilibrado. Dessa forma, é no interior do desenvolvimento industrial-tecnológico moderno que devem ser encontrados os meios de proteção e conservação dos recursos naturais. Pensar em proteção do meio ambiente é uma clara opção pela continuidade desta sociedade. Nesse contexto, é que se aborda o primeiro capítulo.

O desenvolvimento econômico, impulsionado pela evolução tecnológica, veio a consolidar o mar não só como via de transporte ou como fonte de alimentos, mas principalmente, como grande gerador de riquezas e, de relevância estratégica, como fonte de matéria-prima. Assim, o fator econômico seria preponderante no enfoque do direito do mar e do direito marítimo, impulsionando

a codificação do direito costumeiro. Nesse sentido, o direito marítimo é um conjunto coordenado de construções, ideias ou instituições jurídicas, emanado de um poder público efetivo e destinado a realizar-se ou a atualizar-se na vida humana de relação social.

Normalmente, as normas de tráfego marítimo internacional visam a regulamentar a jurisdição e a soberania dos Estados, a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana, do navio e da carga. Para tanto, no segundo capítulo são apresentadas as normas nacionais e internacionais. São intituladas a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM III), o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (Ripeam), a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana (Solas), as Convenções Internacionais Relativas à Poluição Marinha (Marpol, Oilpoil), dentre outras. Em sede nacional, várias leis fazem a regulamentação quanto ao direito do mar. A lei 8.617/93 estabelece a regulamentação sobre o mar territorial, a plataforma continental, a zona econômica exclusiva e a zona contígua. Destaca-se, ainda, com relação à matéria; ao Decreto Legislativo 74/76 que aprova a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil e Danos Causados por Óleos de Bruxelas de 1969; ao Decreto 79.437/77 que promulgou essa Convenção e sua aplicação que está regulamentada pelo Decreto 83.540/79 e ao Decreto Legislativo 4/87 que aprova a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição Causada por Navios de 1973.

A Convenção MARPOL é a mais importante convenção ambiental marítima. Foi idealizada para minimizar a poluição dos mares e tem como objetivo preservar o ambiente marinho pela eliminação completa de poluição por óleo e outras substâncias prejudiciais, bem como, minimizar as consequências nefastas de descargas acidentais de tais substâncias.

Dessa forma, pretende-se, no presente trabalho, fazer uma análise da legislação ambiental que visa a tutelar o tráfego marítimo em função dos visíveis prejuízos que ele causa ao meio ambiente, investigando se esta regulamentação está adequada ao fim a que se propõe e, finalmente, verificar se há (ou se até mesmo pode haver) compatibilidade entre o tráfego marítimo e as políticas públicas para manutenção do meio ambiente ecologicamente equilibrado.

O método de abordagem a ser aplicado na pesquisa será o dedutivo, pelo qual busca-se pelo raciocínio lógico a dedução de conclusões a respeito de determinadas premissas e conceitos existentes. Já os métodos de procedimento do presente estudo serão o método comparativo, uma vez que contará com uma pesquisa comparativa de documentos sobre a legislação brasileira e estrangeira que apontam positivamente para a implantação de políticas públicas. A técnica de pesquisa a ser utilizada será a coleta de dados e documentos através de uma pesquisa bibliográfica. Esta pesquisa terá embasamento com a utilização de obras de autores nacionais e internacionais, bem como livros, artigos científicos e resenhas.

Ainda, contará com o método histórico que se dará através da pesquisa e da coleta de informações de doutrinadores sobre o tráfico marítimo, bem como o estudo de percurso histórico. Por fim, a utilização do método monográfico é percebida, também, na análise da complexidade da sociedade, indivíduos e relações sociais e o meio ambiente.

O Estado brasileiro, além da norma constitucional 225, reitera a obrigação e possui uma política nacional do meio ambiente instituída pela Lei 6.938/81. Na referida lei, se estabelece a responsabilidade civil objetiva por danos por poluição e as penalidades para os agentes poluidores, obrigando-os a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros afetados, independentemente da existência de culpa. Podem também os Ministérios Públicos da União e dos Estados proporem ações de responsabilidade civil e criminal por danos causados ao meio ambiente.

Nesse viés, a Lei 9.966, de 28 de abril de 2000, também conhecida como Lei do Óleo, estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em águas sob jurisdição nacional.

Normalmente, a política pública é gerada por uma situação de dificuldade ou por algum problema, que chama a atenção do Estado, aqui envolvendo todos os atores de forma ampla, na qual é inserido numa agenda política. Assim, há a formulação da política pública que é a definição sobre a maneira de solucionar o problema político em pauta e a escolha das alternativas a serem adotadas. A

próxima fase é a de implementação da concretização da formulação, através de ações. Por isso, sendo o espaço local o locus da cidadania, esta é exercida através da participação nas decisões de interesse público. O espaço local deve ser o responsável pela execução de políticas públicas para o fortalecimento da qualidade de vida.

O tráfico marítimo e as políticas públicas para a manutenção de um meio ambiente ecologicamente equilibrado é um tema atual e latente que necessita de pesquisas e estudos contínuos. Nesse sentido, o presente trabalho vincula-se a linha de “Políticas Públicas de Inclusão Social”, já que a proposta principal é analisar as políticas públicas de meio ambiente. Para tanto, a manutenção de um meio ambiente ecologicamente equilibrado só é possível com a adoção de políticas públicas que objetivem a conscientização, a inclusão, o desenvolvimento sustentável e a cidadania.

Especificamente, o Decreto nº 5.377 de 23 de fevereiro de 2005, aprova a Política Nacional de Proteção do Mar. Já, na Política Marítima Nacional, também conhecida como PMN, os seguintes objetivos são destacados: as atividades marítimas são as relacionadas com o mar, em geral, com os rios, lagoas e lagos navegáveis; as políticas internacionais e setoriais dos diversos Ministérios, quando envolverem atividades marítimas, reger-se-ão pela PMN nesses aspectos; os órgãos da Administração Federal contribuirão dentro de suas respectivas áreas de competência e de acordo com as atribuições legais para alcançar os objetivos estabelecidos por esta PMN; e a PMN visa à aplicação inteligente do Poder Marítimo e de seu componente naval, aproveitando os pontos comuns das atividades marítimas, seus pontos de estrangulamentos, fortalecendo as bases humana e econômica e garantindo-lhes a segurança, dentro da grande moldura do ambiente marítimo.

Consequentemente, os preceitos de desenvolvimento sustentável fazem parte de qualquer política ambiental e vem contribuindo para que as gerações futuras possam desfrutar da base de recursos naturais disponível em nosso país. O conceito de sustentabilidade determina como a comunidade sustentável é capaz de satisfazer às próprias necessidades sem reduzir as oportunidades das gerações futuras.

Atualmente, o transporte marítimo é um dos modais mais usados e constitui parte importante na economia das nações desenvolvidas e em vias do desenvolvimento. O crescimento mundial exige um aumento do transporte marítimo; por isso a frota mundial de navios aumenta a cada ano. Com isto aumenta a demanda do combustível, o crescimento dos portos e a quantidade de poluentes gerados. Para tanto, com o advento da Lei do Óleo (Lei nº 9.966/00 e Decreto nº 4.136/02) e da Resolução CONAMA nº 293/2001 sobre Planos de Emergência Individuais, o Ministério dos Transportes reestruturou, atualizou e revisou a Agenda Ambiental Portuária.

Aqui, revela-se a importância de análise do panorama da sustentabilidade e segurança marítima no Brasil, com a necessidade de revisão do princípio da Precaução. Frisa-se que a maioria da população não se preocupa com a preservação. Desnecessário mencionar que é pacífica a consagração do mar como um dos recursos estratégicos do planeta, todavia é imprescindível que as questões atinentes a sua preservação não sejam consideradas isoladamente. Dessa forma, as políticas públicas nacionais sobre o tema são abordadas no terceiro capítulo.

As questões do mar afetam toda a sociedade e englobam, conjuntamente, um quadro vasto que interliga desenvolvimento sustentável, direito das gerações futuras e a própria perspectiva da sobrevivência humana. Nesse sentido, o desenvolvimento sustentável enseja políticas públicas que promovam os transportes sustentáveis.

Por isso, a política ambiental não precisa apenas da atuação do Poder Público, mas necessita também de ações solidárias que envolvam tanto o Estado quanto à coletividade.

1. A SOCIEDADE, O MEIO AMBIENTE E O TRÁFICO MARÍTIMO

O advento do mundo moderno, necessariamente traz consigo o tema sobre a situação ambiental. Cada vez mais frequentes, nas pautas de vários países do mundo, o tema meio ambiente percorre a sociedade, suas relações e o futuro.

O tema é latente já que não se mede as consequências dos atos humanos e hoje se vive no que se pode denominar de sociedade de risco. As relações humanas se desenvolveram de tal modo que o planeta começa a mostrar o resultado e a questão ambiental está sempre interligada aos fenômenos sociais, já que se dá pela íntima relação entre sociedade e natureza. Nesse primeiro capítulo aborda-se o homem e seu meio, o conceito de meio ambiente e a previsão jurídica, a interdisciplinaridade da questão ambiental, o meio ambiente e a globalização, o meio ambiente como direito humano, o meio ambiente e a atividade econômica- comercial, adentrando-se no tráfico marítimo e os consequentes desastres navais internacionais.

1.1 O homem e seu meio

Pode-se dizer que o tempo atesta a presença e as atividades do homem, assim como a ocupação do espaço. O tempo dito histórico começou a ser contado a partir da identificação e da presença de espécie humano nos ecossistemas. “São milhões de anos decorridos e ainda hoje cientistas procuram registros convincentes sobre nossa idade no planeta e sobre as inúmeras transformações que produzimos ao longo da evolução”¹. Nesse aspecto, o tempo histórico testemunha as alterações por ele imposta ao ecossistema planetário, pois dessa vez não aparecem apenas causas físicas naturais, mas também as transformações produzidas pelo homem. “Os tempos históricos, estes sim, são os mais recentes e manifestam uma aceleração progressiva das transformações por que passa a Terra”².

Desse modo, a sociedade contemporânea apresenta-se em um momento de transição entre paradigmas. Da modernidade à pós-modernidade, da

¹MILARÉ, Edis. *Direito do ambiente: doutrina prática, jurisprudência, glossário*. 2.ed.rev.atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2001, p. 38.

²MILARÉ, Edis. *Direito do ambiente: doutrina prática, jurisprudência, glossário*. 2.ed.rev.atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2001, p. 38.

modernidade simples à modernidade reflexiva. Para tanto, a sociedade inserida nesse contexto de alta complexidade e na transição entre paradigmas demonstra um modelo multifacetado e pluralista. Assim, “a sociedade contemporânea tem sido altamente adjetivada como sociedade globalizada, de risco, pós-moderna, pós-industrial, etc”³.

A sociedade é formada por um conjunto de indivíduos humanos, emergindo exatamente da reunião deles. O ressurgimento do conceito de sociedade civil tem sido interpretado como a expressão teórica da luta dos movimentos sociais. É concebida como a esfera da interação social entre economia e o Estado, composta de esfera íntima e associativa, movimentos sociais e formas de comunicação pública. Ressalta-se a importância dos movimentos sociais que surgiram para defender os espaços de liberdade ameaçados pela lógica do “sistema”. Nesse sentido, a sociedade civil é vista como “moldura político-teórica que incorpora diversas propostas históricas de sociedade”⁴.

Nesse viés, Santos ensina que as sociedades refletem uma imagem “ que tem de si vistas nos espelhos que constroem para reproduzir as identificações dominantes num dado momento histórico”⁵. Assim, “são os espelhos que, ao criar sistemas e práticas de semelhança, correspondência e identidade, asseguram as rotinas que sustentam a vida em sociedade”⁶. Cabe salientar que os espelhos referidos pelo autor são os processos que a sociedade passa. São espelhos da sociedade: a ciência, o direito, a educação, a informação, a religião e o meio ambiente, e esses espelhos estão inter-relacionados com o Estado e a sociedade.

Por isso,

³CARVALHO, Délton Winter de. *Dano ambiental futuro: a responsabilização civil pelo risco ambiental*. Rio de Janeiro: Forense, 2008, p.11.

⁴VIEIRA, Liszt. *Cidadania e Globalização*. Rio de Janeiro: Record, 2002, p.50.

⁵SANTOS, Boaventura de Souza. *A Crítica da Razão Indolente*. Contra o desperdício da experiência. São Paulo: Cortez, 2000, p. 47.

⁶SANTOS, Boaventura de Souza. *A Crítica da Razão Indolente*. Contra o desperdício da experiência. São Paulo: Cortez, 2000, p. 47.

chegamos ao estado atual, em que nossas ações chocam-se contra nossos deveres e direitos comprometendo nosso próprio destino. O renomado historiador H.G. Wells registrou: “A história humana é cada vez mais uma corrida entre a educação e o desastre”. Este é o paradoxo existente nas relações do homem com a Terra. As raízes da Questão Ambiental ficam expostas e interpelam a nossa responsabilidade de seres humanos, inequívoca e intransferível. Todo o saber científico, contido nas Geociências, nas Biociências e nas Ciências Humanas falam da fragilidade do mundo natural e da agressividade da nossa espécie. O Direito também conhece dessa responsabilidade e dessa complexa realidade, em que se joga com o porvir incerto da *oikos* e de todos os seus moradores, ou seja, da Terra e de tudo quanto nela se encontra⁷.

Para Silva, o meio ambiente constitui a “interação do conjunto de elementos naturais, artificiais e inclusive culturais, uma vez que propiciam o desenvolvimento equilibrado da vida em todas as suas formas”⁸. Desse modo, a questão ambiental constitui uma das mais importantes temas de atenção e debate por parte dos múltiplos atores sociais que compõem a sociedade atual. Por diferentes motivações e necessidades “todo o sujeito individual e coletivo menciona e reconhece o ambiente como dimensão indissociável da vida humana e a base para a manutenção e perpetuação da vida na Terra”⁹

Conseqüentemente, falar em meio ambiente no mundo atual é falar nas relações sociais, já que o conceito de meio ambiente “reduzido exclusivamente a seus aspectos naturais não permitia apreciar as interdependências nem a contribuição das ciências sociais à compreensão e melhoria do ambiente humano”¹⁰.

A questão ambiental,

constitui uma das mais importantes dimensões de atenção e análise por parte dos múltiplos segmentos, grupos e classes sociais que compõem a sociedade contemporânea. Isso pode ser observado no aumento expressivo, tanto qualitativo quanto quantitativo, de debates e produção teórica e manifestações abordando a problemática, desde a década de setenta¹¹.

⁷MILARÉ, Edis. *Direito do ambiente: doutrina prática, jurisprudência, glossário*. 2.ed.rev.atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2001, p. 38.

⁸SILVA, José Afonso da. *Direito ambiental constitucional*. 4 ed. São Paulo: Malheiros, 2002, p. 02.

⁹LOUREIRO, Carlos Frederico de. *Movimento ambientalista e o pensamento crítico*. Uma abordagem política. Rio de Janeiro: Quartet, 2006, p. 11.

¹⁰DIAS, Genebaldo Freire. *Educação Ambiental: princípios e práticas*. 2.ed. rev. e ampl. São Paulo: Gaia, 1993, p. 25.

¹¹LOUREIRO, Carlos Frederico de. *Movimento ambientalista e o pensamento crítico*. Uma abordagem política. Rio de Janeiro: Quartet, 2006, p. 11.

Assim, por onde quer que esteja o homem, a problemática ambiental está na pauta do dia. A seguir analisar-se-á o conceito de meio ambiente, seus aspectos e sua previsão jurídica.

1.2 Conceito de meio ambiente e a previsão jurídica

A palavra ambiente indica a esfera o círculo em que os homens vivem, portanto nela já estaria por si só contido o sentido da palavra meio. Por isso, a palavra meio ambiente denota uma redundância. Pode-se dizer que a palavra não possui um significado unívoco, já que meio pode significar “aritmeticamente, a metade de um inteiro; um dado contexto físico ou social; um recurso ou insumo para se alcançar ou produzir algo”¹².

Em relação a ambiente “pode representar um espaço geográfico ou social, físico ou psicológico, natural ou artificial”¹³. No entanto, no sentido coloquial a palavra indica lugar, sítio, recinto, espaço que envolve os seres vivos e coisas¹⁴. O fenômeno na redundância acontece no sentido de reforçar o significado de determinadas termos, expressões comportas, ou porque o termo sofreu um enfraquecimento no sentido. Assim, esse fenômeno influencia o legislador, que

sente a imperiosa necessidade de dar, ao textos legislativos, a maior precisão significativa possível, daí por que a legislação brasileira, incluindo normas constitucionais, também vem empregando a expressão meio ambiente, em vez de ambiente apenas¹⁵.

Na concepção ampla, meio ambiente é um conjunto de elementos naturais e culturais que interagem com o meio em que se vive. Também pode ser conceituado como “conjunto dos elementos físico-químicos, ecossistemas

¹²MILARÉ, Edis. *Direito do ambiente: doutrina prática, jurisprudência, glossário*. 2.ed.rev.atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2001, p. 63

¹³MILARÉ, Edis. *Direito do ambiente: doutrina prática, jurisprudência, glossário*. 2.ed.rev.atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2001, p. 63

¹⁴Cabe lembrar que ambiente, na origem, é participio presente derivado do verbo latino ‘*ambire*’, ir à volta, arrodear. Nas línguas mais conhecidas, apesar da transformação morfológica, o sentido semântico permaneceu fiel à origem etimológica. Em francês, meio ambiente é ‘*environnement*’; em inglês, é aproveitado o vocábulo francês, simplificando para ‘*environment*’, em alemão, é ‘*umwelt*’, o mundo à volta ou à volta do mundo. Em espanhol, temos médio ambiente com seu adjetivo ambiental, o italiano mantém apenas ambiente. Em português, o que antes era adjetivo tornou-se substantivo na expressão meio ambiente; seu adjetivo correspondente é o já consagrado ambiental. COIMBRA, José de Ávila Aguiar. *O outro lado do meio ambiente*. São Paulo: Cedam, 1990, p.25.

¹⁵SILVA, José Afonso da. *Direito ambiental constitucional*. 4 ed. São Paulo: Malheiros, 2002, p. 02.

naturais e sociais em que se insere o Homem, individual e socialmente”¹⁶. E complementa-se “num processo de interação que atenda ao desenvolvimento das atividades humanas, à preservação dos recursos naturais e das características essenciais do entorno, dentro de padrões de qualidade definidos”¹⁷.

Para Silva, a definição deve ser globalizante, pois “abrange de toda a natureza original e artificial, bem como os bens culturais correlatos, compreendendo, portanto, o solo, a água, o ar, a flora, as belezas naturais, o patrimônio histórico, artístico, turístico, paisagístico e arqueológico”¹⁸. Vale ressaltar três aspectos inseridos no conceito: o primeiro trata-se do meio ambiente natural ou físico, constituído pelo solo, água, ar, energia, fauna e flora; o segundo refere-se ao meio ambiente artificial ou humano, constituído pelas edificações, equipamentos e alterações produzidas pelo homem e o terceiro como meio ambiente cultural, constituído pelo patrimônio histórico, artístico, arqueológico e turístico.

Assim, considerando a conceituação apresentada, a problemática do meio ambiente ganhou status jurídico como “decorrência de sua crescente interferência no habitat natural e em todo o planeta terra, fruto de inevitável atividade industrial e da exploração demográfica”¹⁹. Nesse sentido, o direito ao meio ambiente e o reconhecimento como direito fundamental ocorreu ao término da Segunda Guerra Mundial. A primeira menção ao meio ambiente em tratados internacionais foi feita, de forma indireta, no Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais, em 1966, onde o direito à saúde aparece ao lado de um direito a um nível de vida adequado²⁰.

Posteriormente, em 1972, a Declaração de Estocolmo reafirmou expressamente o meio ambiente como direito fundamental, sendo algo dissociado da humanidade. Por conseguinte, a maioria das constituições de vários países reiterou tal direito, como aconteceu também com a brasileira, conforme relata Sirvinskas:

¹⁶COIMBRA, José de Ávila Aguiar. *O outro lado do meio ambiente*. São Paulo: Cedam, 1990, p.29.

¹⁷COIMBRA, José de Ávila Aguiar. *O outro lado do meio ambiente*. São Paulo: Cedam, 1990, p.29.

¹⁸SILVA, José Afonso da. *Direito ambiental constitucional*. 4 ed. São Paulo: Malheiros, 2002, p. 02.

¹⁹MILARÉ, Edis. *Direito do ambiente: doutrina prática, jurisprudência, glossário*. 2.ed.rev.atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2001, p. 65.

²⁰MAZZUOLLI, Valério de Oliveira. *A proteção internacional dos direitos humanos e direito internacional ao meio ambiente*. IN: Revista de Direito Ambiental. Ano 9, n. 34, abril- junho 2004. São Paulo: Revista dos Tribunais. p. 97-123, p.101.

Os vinte e três princípios contidos na Declaração de Estocolmo de 1972 foram, na sua totalidade, encampados pelo artigo 225 da CF. Esses princípios têm por escopo dar efetividade ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e à sadia qualidade de vida do homem. Ressalta-se que a sadia qualidade não está implicitamente inserida no art. 5º da CF, no entanto, trata-se de um direito fundamental a ser alcançado pelo Poder Público e pela coletividade²¹.

Cabe salientar que o desenvolvimento dos ideais da Declaração Universal dos Direitos Humanos, bem como da Constituição Federal significa dizer que o efetivo cuidado e proteção ao meio ambiente é também proporcionar aos cidadãos o direito à vida, à segurança, à igualdade, à propriedade e à liberdade, direitos esses elencados no art. 5º da CF, compreendidos como direitos sociais. A inclusão do meio ambiente equilibrado tanto nos direitos humanos quanto nos direitos fundamentais é reafirmar uma determinação de respeito e preservação da vida, bem este tido como núcleo de todas as declarações e de todos os direitos fundamentais.

Já, na Lei 6.938/81, denominada de Lei da Política Nacional do Meio Ambiente, em seu art. 3º, “I”, define o meio ambiente como “o conjunto de condições, leis e influências e interações de ordem física, química, biológica, e que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas”²². No entanto, tanto na referida lei quanto na previsão constitucional, desconsidera o ser humano como indivíduo e coletividade, como parte integrante do mundo natural e, conseqüentemente, do meio ambiente. Para Milaré, “esta omissão pode levar facilmente à ideia de que o ambiente é algo extrínseco e exterior à sociedade humana, confundindo-o, então, com seus componentes físicos bióticos e abióticos, ou com recursos naturais e ecossistemas”²³. Percebe-se que tal omissão também se estende às Constituições Estaduais e, posteriormente, para as Leis Orgânicas dos Municípios.

Apesar dos direitos e deveres dos indivíduos e da coletividade ficarem implícitos no que se refere ao meio ambiente, percebe-se que o conceito além de ser amplo deve ser relacional. Ou seja “ a definição é ampla, pois vai atingir tudo

²¹SIRVINSKAS, Luís Paulo. *Manual de Direito Ambiental*. São Paulo: Saraiva, 2002, p. 37.

²²BRASIL. Política Nacional do Meio Ambiente. Lei 6.938/81.

²³MILARÉ, Edis. *Direito do ambiente: doutrina prática, jurisprudência, glossário*. 2.ed.rev.atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2001, p. 66.

aquilo que permite a vida, que a abriga e rege”²⁴, uma vez que o campo de atuação do direito ambiental é extenso e interdisciplinar, conforme será visto a seguir.

1.3 A interdisciplinaridade da questão ambiental

Na modernidade, o tema meio ambiente surge como objeto de estudo de várias ciências. É considerada uma realidade “dinâmica e mutante, holística e sistêmica; ele é alvo de ciências e técnicas aplicadas, realidade interdisciplinar e mesmo transdisciplinar, que desafia abertamente qualquer competência exclusiva, seja científica, seja normativa”²⁵. Assim, a questão ambiental perpassa por várias áreas de conhecimento.

A esse respeito Boff, reitera o comprometimento intrínseco que existe no e com o meio ambiente, em particular no que refere à posição do ser humano e suas intervenções no mundo natural e explica “relação, inter-relação e dialogação de todas as coisas existentes (viventes ou não) entre si e com tudo o que existe, real ou potencial”²⁶. Desse modo, o meio ambiente não tem a ver apenas com a natureza, mas com a sociedade e a cultura. Portanto, “tudo que existe, coexiste. Tudo o que coexiste, preexiste. E tudo o que existe e preexiste através de uma teia infinita de relações omnicompreensivas. Nada existe fora da relação. Tudo se relaciona com tudo em todos os pontos”²⁷.

Para Nalini, o meio ambiente é uma ciência solidária, não apenas no sentido de servir de leque abrangente para os múltiplos conhecimentos, mas porque prescinde de um sentimento de vínculo entre todos os que se interessam em sustentar a vida. “É uma ciência solidária entre todos os interessados na manutenção da vida. É uma ciência solidária, pois não pode dispensar a sapiência acumulada na prática e nem sempre sistematizada ou graficamente documentada”²⁸.

²⁴ MACHADO, Paulo Affonso Leme. *Direito ambiental brasileiro*. 9.ed. São Paulo: Malheiros, 2001, p. 127.

²⁵ MILARÉ, Edis. *Direito do ambiente: doutrina prática, jurisprudência, glossário*. 2.ed.rev.atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2001, p. 70.

²⁶ BOFF, Leonardo. *Ecologia, mundialização e espiritualidades*. São Paulo: Ática, 1993, p. 10

²⁷ CAMINO, Maria Ester Mena Barreto. *Jurisgaia: A ética jurídico-ambiental*. Temas de Direito Ambiental e Urbanístico. São Paulo: Max Limonadm 1998, p. 240.

²⁸ NALINI, José Renato. *Ética Ambiental*. Campinas: Millenium, 2001, p. XXXI (Apresentação).

No caso, como a questão ambiental interage com múltiplas e variadas relações, deve considerar o tema tanto numa abordagem social como patrimônio da coletividade, como uma abordagem política como objeto da gestão do Poder Público e da comunidade, enfatizando a sobrevivência humana. Veja-se,

a sucessão de catástrofes ecológicas (...) deram lugar a uma conscientização de manda no que toca aos danos do progresso, bem como a um largo consenso em torno da urgência em salvaguardar o 'patrimônio comum da humanidade'. Multiplicações das associações de proteção natureza, 'dia da terra', sucessos eleitorais dos Verdes- a nossa época assiste ao triunfo dos valores ecológicos, a hora é do 'contrato natural e da cidadania mundial, 'o nosso país é o Planeta'. (...) Os nossos deveres superiores já não são para com a Nação: a defesa do ambiente tornou-se um objetivo prioritário de massas"²⁹.

Assim, pode-se dizer que quanto mais adulta e consciente, a comunidade vai cuidar dos seus interesses de maneira participativa. Para tanto,

a sociedade democrática é a gestora primária e original dos seus interesses e do seu patrimônio. Ela o faz, mediante diferentes pactos, através de grupos constituídos para este ou aquele fim. Preservação e melhoria do meio ambiente não escapam a regra"³⁰.

Em se tratando de bem comum, de interesses difusos, como é o caso do meio ambiente, o Poder Público assume a função de gestor qualificado, quando legisla, executa, julga, vigia, defende e impõem sanções; enfim "prática todos os atos necessários para atingir os objetivos sociais, no escopo e nos limites de um Estado de Direito"³¹.

Vale mencionar que a efetivação dos direitos só é possível através do exercício da cidadania. Nesse contexto, a cidadania é definida pelos princípios da democracia, constitui-se "na criação de espaços sociais de luta e na definição de instituições permanente para a expressão política, significa conquista e consolidação social e política"³². A cidadania cumpre um papel libertador e contribui para a emancipação humana, abrindo novos espaços de liberdade. Destaca-se, assim, o termo solidariedade que vem do latim "solidarium" e significa

²⁹LIPOVETSKY apud MILARÉ, Edis. *Direito do ambiente: doutrina prática, jurisprudência, glossário*. 2.ed.rev.atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2001, p. 75.

³⁰MILARÉ, Edis. *Direito do ambiente: doutrina prática, jurisprudência, glossário*. 2.ed.rev.atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2001, p. 76.

³¹MILARÉ, Edis. *Direito do ambiente: doutrina prática, jurisprudência, glossário*. 2.ed.rev.atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2001, p. 76.

³²VIEIRA, Liszt. *Cidadania e Globalização*. Rio de Janeiro: Record, 2002, p.40.

aquele que tem os mesmos direitos de cumprimento por inteiro. Está ligada à formação social entre os grupos e realiza, atualmente a sua “affectio societatis”. A maioria da doutrina consagra a efetivação dos direitos sociais como aqueles direitos de solidariedade³³.

Na contextualização de uma cidadania solidária, “o cidadão assume um novo papel, tomando consciência de que o seu protagonismo ativo na vida pública já se não basta com o controle do exercício dos poderes”³⁴. É também denominada de “cidadania responsabilmente solidária”.

A nova concepção de cidadania, formadora de uma sociedade ativa e participante, dever ser redefinida como valores humanos fortalecidos e imanentes junto ao tecido social, pois os “desafios da cidadania são complexos, numerosos, difíceis de lidar, mas devem ser enfrentados a partir de uma atitude de cooperação e solidariedade”³⁵.

As principais correntes do pensamento político contemporâneo conferem centralidade ao papel do direito e da cidadania na construção de um Estado democrático. Assim, “democrática é uma sociedade aberta, que permite sempre a criação de novos direitos”³⁶. Nesse sentido, Bobbio, ressalta que

a ênfase na função desempenhada pelas organizações da sociedade civil e o reconhecimento do papel fundamental das comunidades na formação de uma cultura cidadã não significam a defesa teórica da supressão do aparato estatal como instância normatizadora da vida nacional e promotora dos direitos universais, e a negação dos problemas que permeiam a prática dos coletivos militantes, no plano local, regional ou mundial. Defendemos que a estratégia de transformação microsocial e molecular, inerente a grandes parcelas dos atuais movimentos sociais, deve estar relacionada á democratização do Estado e a construção de alternativas socioeconômicas, políticas e culturais, no plano nacional e internacional³⁷.

³³NABAIS, José Casalta. *Solidariedade Social, Cidadania e Direito Fiscal*. In: GRECO, Marco Aurélio; GODOI, Marciano Seabra (coord.). *Solidariedade Social e Tributação*. São Paulo: Dialética, 2005, p.112.

³⁴NABAIS, José Casalta. *Solidariedade Social, Cidadania e Direito Fiscal*. In: GRECO, Marco Aurélio; GODOI, Marciano Seabra (coord.). *Solidariedade Social e Tributação*. São Paulo: Dialética, 2005, p. 125.

³⁵Martins, Vinícius Malta. *A Função Promocional do Direito Tributário na Extrafiscalidade por Estímulos: o direito como indutor de uma cidadania ativa e participante*. 2009, p. 73. Disponível em: <http://www.unisc.br/portal/images/stories/mestrado/direito/dissertacoes/2010/viniciusmaltamar_tins.pdf>. Acesso em 28 abr. 2012.

³⁶VIEIRA, Liszt. *Cidadania e Globalização*. Rio de Janeiro: Record, 2002, p.39.

³⁷BOBBIO, Norberto. *O futuro da democracia*. 9.ed. São Paulo: Paz e Terra, 2004, p. 35.

Entende-se então que o direito ambiental é “em si reformador, modificador e atinge toda a organização da sociedade atual, cuja trajetória conduziu à ameaça da existência humana pela atividade do próprio homem, o que jamais ocorreu em toda história da humanidade”³⁸. Portanto, é um direito que surge para rever e redimensionar conceitos que dispõem sobre a convivência das relações sociais.

É importante destacar que a preocupação da sociedade dos últimos tempos é a prioridade da sobrevivência do homem e esta, conseqüentemente, depende da preservação e do cuidado com o meio em que se vive. Nas palavras de Loureiro “as preocupações decorrem de um legítimo medo de sermos extintos e da reflexão sobre a possibilidade de manutenção da vida e do direito à vida, em um planeta em constante transformação e em profunda crise societária”³⁹.

Assim, a preservação e o cuidado com o meio ambiente perpassa por uma questão que acarreta a inexistência de fronteiras de uma ordem predominante, a globalização que passa a ser estudada a seguir.

1.4 O meio ambiente e a globalização

A globalização é compreendida como a dimensão econômica dominante de interligação mundial dos mercados. É vista também como fenômeno econômico que deve ser combatido, pelas suas conseqüências nocivas para os países pobres em vias de desenvolvimento. Em suma,

a globalização, em suma, é uma complexa variedade de processos, movidos por uma mistura de influências políticas e econômicas. Ela está mudando a vida do dia-a-dia, particularmente nos países desenvolvidos, ao mesmo tempo em que está criando novos sistemas e forças transnacionais. Ela é mais que mero pano de fundo para políticas contemporâneas: tomada com um todo, a globalização está transformando as instituições da sociedade em que vivemos. É com certeza diretamente relevante para a ascensão do “novo individualismo” que figurou com tanto destaque em debates socialmente democráticos⁴⁰.

O processo de globalização atinge todas as sociedades, sem fazer distinção entre países, pois

³⁸DERANI, Cristiane. *Direito Ambiental Econômico*. São Paulo: Saraiva, 2008, p.56.

³⁹LOUREIRO, Carlos Frederico de. *Movimento ambientalista e o pensamento crítico*. Uma abordagem política. Rio de Janeiro: Quartet, 2006, p. 11.

⁴⁰GIDDENS, Anthony. *A terceira via: reflexões sobre o impasse político atual e o futuro da social-democracia*. Rio de Janeiro: Record, 2008, p.43.

há consenso que a forma atual de globalização cria desemprego e exclusão social, causando danos econômicos-sociais e ambientais. Desencadeia violências de todo tipo. [...] Vale salientar que a pressão da globalização para baixo cria a necessidade do governo buscar alternativas novas do contato direto com os cidadãos superando o ortodoxo de fazer política. De igual maneira, a cidadania conscientemente organizada necessita criar mecanismo de contato e controle de políticas estatais, democratizando-as. Isso demanda novos experimentos de participação política direta de maior número possível de cidadãos. Assim, um dos maiores desafios da globalização é a discussão profunda e ampla acerca de uma política da condição social humana global⁴¹.

No entendimento de Santos sobre a globalização este é um processo perverso, pois “centraliza-se na forma como os mecanismos do mundo global plantam uma semente de negatividade na evolução da humanidade, representada, na prática, pela produção de sentimentos de egoísmo, cinismo, competitividade e ganância”⁴². Assim, a globalização é caracterizada pelo autor como algo avassalador, que passa por cima de tudo e de todos, produzindo crises permanentes. Além disso, o autor afirma “que os remédios utilizados com o suposto objetivo de sanar essas crises é responsável pela geração de mais crises”⁴³.

Para Vieira, existem dimensões da globalização que são: a primeira é a econômica, em que “os conglomerados e empresas transnacionais dominam a maior parte da produção do comércio, da tecnologia e das finanças internacionais”⁴⁴. O mercado tornou-se a matriz estruturadora da vida social e política da humanidade, sobrepondo-se às fronteiras nacionais. A segunda dimensão é a social que trouxe como consequência para o mundo a fome e o empobrecimento. A nova ordem econômica “nutri-se de exclusão social e degradação ambiental”⁴⁵. E ainda, “a pobreza, a fome, as guerras civis são negligenciadas como algo próprio dessas sociedades em transição, um estágio evolutivo doloroso rumo à democracia e ao livre mercado”⁴⁶.

⁴¹VERZA, Severino Batista. *As Políticas Públicas de Educação no Município*. Ijuí ed. UNIJUÍ, 2000, p. 86.

⁴²SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2002, p. 32.

⁴³SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2002, p. 33.

⁴⁴VIEIRA, Liszt. *Cidadania e globalização*. 7.ed. Rio de Janeiro: Record, 2004, p.80.

⁴⁵VIEIRA, Liszt. *Cidadania e globalização*. 7.ed. Rio de Janeiro: Record, 2004, p.87

⁴⁶VIEIRA, Liszt. *Cidadania e globalização*. 7.ed. Rio de Janeiro: Record, 2004, p.89.

A terceira dimensão é a cultural, em que a globalização acarreta mobilidade e descentralização. Nesse aspecto,

uma cultura mundial penetra os setores heterogêneos dos países, separando-os de suas raízes nacionais. A mundialização da cultura significa ao mesmo tempo diferenciação, descentramento, e padronização e segmentação, tanto no plano global como no local, que, como vimos se fundem no conceito glocal⁴⁷.

A última dimensão é a ambiental, onde a atividade humana modificou radicalmente o planeta. Nas explicações de Vieira, “a degradação intensiva de espaços naturais acarreta a destruição de certas culturas e até mesmos de povos inteiros”⁴⁸. Desse modo, as lutas pela preservação do meio ambiente se deram em escala mundial, além de ser uma questão local e nacional, o meio ambiente é um problema global.

Pode-se dizer que com o advento da globalização, o homem tem sido o mais eficiente destruidor da natureza, pois usa e abusa dos produtos como se fossem todos renováveis. “A crise contemporânea é uma crise de paradigma e para mudar o paradigma se faz necessário uma mudança de atitude da população”⁴⁹.

Portanto,

a máquina ideológica que sustenta as ações preponderantes da atualidade é feita de pelas que se alimentam mutuamente e põem em movimento os elementos essenciais à continuidade do sistema. [...] Fala-se, por exemplo, em aldeia global para fazer crer que a difusão instantânea de notícias realmente informa as pessoas. A partir desse mito e do encurtamento das distâncias - para aqueles que realmente podem viajar- também se difunde a noção de tempo e espaço contraídos. [...] Um mercado avassalador dito global é apresentado como capaz de homogeneizar o planeta, quando na verdade as diferenças locais são aprofundadas. Há uma busca de uniformidade, a serviço dos atores hegemônicos, mas o mundo se torna menos unido, tornando-se mais distante o sonho de uma cidadania verdadeiramente universal. Enquanto isso, o culto ao consumo é estimulado⁵⁰.

Conforme, estabelece o art. 225 da Constituição Federal, “todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à

⁴⁷VIEIRA, Liszt. *Cidadania e globalização*. 7.ed. Rio de Janeiro: Record, 2004, p.100.

⁴⁸VIEIRA, Liszt. *Cidadania e globalização*. 7.ed. Rio de Janeiro: Record, 2004, p.92.

⁴⁹NAILINI, José Renato. *A cidadania e o protagonismo ambiental*. Revista de Direito Ambiental. São Paulo: Revista dos Tribunais, n.35, 2004, p. 58.

⁵⁰SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2002, p. 81.

coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”.

De tal maneira que é de fundamental importância que ações sejam promovidas de modo a proporcionar um meio ambiente ecologicamente equilibrado. A seguir adentra-se na questão do meio ambiente como direitos humanos.

1.5 O meio ambiente como direito humano

No panorama atual, o reconhecimento dos direitos humanos está inserido num contexto de proteção integral, interdependente e indivisível de direitos, abrangendo tanto direitos individuais e políticos, quanto os econômicos, sociais e culturais e ambientais.

Nesse aspecto, só o reconhecimento integral de todos os direitos pode assegurar a existência de cada um deles, pois “sem a eficácia dos direitos econômicos, sociais, culturais e ambiental, os direitos individuais e políticos tornam-se simples categoriais formais”⁵¹. E mais, Lopes afirma que “sem o pleno exercício dos direitos individuais e políticos, os demais perdem seu verdadeiro sentido”⁵².

Os direitos humanos considerados de primeira dimensão são aqueles individuais e políticos que garantem a integridade física e moral, entre os indivíduos e o Estado, assegurando uma esfera de autonomia individual, bem como o exercício da cidadania de forma coletiva. Surgiram “das lutas travadas entre a burguesia e o Estado absolutista, quando, pioneiramente, se criaram condições para a instituição formal desses direitos”⁵³. Ressalta-se o lema da Revolução Francesa, do século XVIII (igualdade, liberdade e fraternidade), “além de exprimir em três princípios todo o conteúdo possível dos Direitos Fundamentais, profetizou a cronologia histórica de seu reconhecimento”⁵⁴.

⁵¹ LOPES, Ana Maria D’Ávila. *Democracia hoje: para uma leitura crítica dos direitos fundamentais*. Passo Fundo: UPF, 2001, p.61.

⁵² LOPES, Ana Maria D’Ávila. *Democracia hoje: para uma leitura crítica dos direitos fundamentais*. Passo Fundo: UPF, 2001, p. 61.

⁵³ GORCZEWSKI, Clovis. *Direitos Humanos- Dos primórdios da humanidade ao Brasil de hoje*. Porto Alegre: Imprensa Livre, 2005, p. 74.

⁵⁴ GORCZEWSKI, Clovis. *Direitos Humanos- Dos primórdios da humanidade ao Brasil de hoje*. Porto Alegre: Imprensa Livre, 2005, p. 74.

Menciona-se que os direitos políticos são aqueles de cunho democrático, tendo como exercício norteador o direito de votar e ser votado, cumulando ainda outras prerrogativas, contudo atualmente estende-se essa interpretação a uma cidadania política participativa.

Os direitos de segunda dimensão são aqueles de caráter coletivo, vinculando-se a coletividade, ao todo. Para Gorczewski são direitos que exigem do Estado uma participação, uma ação. “Embora aqui os direitos não são mais considerados individualmente, mas em seu caráter social que tem como objetivo assegurar à sociedade melhores condições de vida, o titular desses direitos continua sendo o homem em sua individualidade”⁵⁵. Refere-se aos direitos ao trabalho, à saúde, à moradia, à educação, à cultura e ao lazer.

Os direitos humanos considerados de terceira dimensão referem-se aos direitos difusos, ou seja a um ambiente saudável e ecologicamente equilibrado, ao patrimônio comum, à paz, ao desenvolvimento, à livre determinação dos povos, aos direitos do consumidores e ao progresso humano. Para Lopes,

ao final do século XX, após mais de dois séculos da positivação dos primeiros direitos, continuam aparecendo nos direitos, devendo, com certeza, surgir outros decorrentes da imperativa necessidade de satisfazer as exigências decorrentes do desenvolvimento da vida humana⁵⁶.

Para Bobbio⁵⁷, a fundamentação dos direitos humanos se dá pela tese de que os direitos humanos são historicamente gerados conforme as novas e grandes necessidades que se impõem a humanidade. É perante as dificuldades enfrentadas pela humanidade que se pode falar em geração de direitos e enuncia as seguintes dimensões: a primeira “construída pelos direitos liberais”; a segunda “construída pelos direitos sociais”; a terceira “constituída pelos direitos ecológicos (também para com as gerações futuras)”; e a quarta “construída pelos direitos biológicos (integridade do patrimônio genético)”⁵⁸. Nas explicações de Costa:

⁵⁵GORCZEWSKI, Clovis. *Direitos Humanos- Dos primórdios da humanidade ao Brasil de hoje*. Porto Alegre: Imprensa Livre, 2005, p. 75.

⁵⁶LOPES, Ana Maria D’Avila. *Democracia hoje: para uma leitura crítica dos direitos fundamentais*. Passo Fundo: UPF, 2001, p. 64.

⁵⁷BOBBIO, Norberto. *A era dos direitos*. Rio de Janeiro: Campus, 1992, p.55.

⁵⁸BOBBIO, Norberto. *A era dos direitos*. Rio de Janeiro: Campus, 1992, p.55.

a caracterização dos Direitos de Terceira Dimensão, que são aqueles designados como os “de direitos dos povos”, de “cooperação”, de “fraternidade” e até mesmo de “Direitos Humanos morais e espirituais”. Esses direitos surgiram como resposta a dominação cultural e como reação ao alarmante grau de exploração, não mais da classe trabalhadora dos países industrializados, mas das nações em desenvolvimento por aqueles desenvolvidas e, dos quadros de extrema injustiça dos ambiente dessas nações⁵⁹.

Cabe salientar, a divisão, por parte da doutrina, dos direitos humanos em quarta e quinta dimensões. Contudo tal discussão não é objeto do presente estudo, já que a limitação se dá no plano do reconhecimento desses direitos.

Doutrinariamente, os direitos socioambientais, como vem sendo denominados, são classificados como direitos de “terceira dimensão” por serem de titularidade coletiva e não individual. A Constituição Federal assegura a todos o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para os presentes e futuras gerações.

Conforme explica Santilli⁶⁰, embora não esteja arrolado no artigo 5º da Constituição Federal, entre os direitos e garantias fundamentais “explícitos”, “a doutrina já reconhece o seu caráter fundamental, baseada em uma compreensão material do direito fundamental, cujo conteúdo invoca a construção da liberdade do ser humano”⁶¹.

Cabe mencionar que a Constituição Federal reconhece, ainda, o princípio da “equidade intergeracional”, fundamentado no direito “intergeracional” – das presentes e das futuras gerações – ao ambiente sadio. Nesse contexto,

são assegurados direitos a gerações que ainda não existem, e tais direitos restringem e condicionam a utilização e o consumo dos recursos naturais pelas presentes gerações, bem como as políticas públicas a serem adotadas pelo Estado, que deverão considerar sempre a sustentabilidade dos recursos naturais a longo prazo⁶².

Desse modo, o meio ambiente ecologicamente equilibrado é considerado ainda “bem de uso comum do povo” e essencial à sadia qualidade de vida. O

⁵⁹COSTA, Marli M. M. da (Org). *Diálogos entre Brasil e Espanha: da exclusão social aos direitos sociais*. Porto Alegre: Imprensa Livre, 2008, p.33.

⁶⁰SANTILLI, Juliana. *Socioambientalismo e novos direitos*. São Paulo: Petrópolis, 2005 p. 183.

⁶¹SANTILLI, Juliana. *Socioambientalismo e novos direitos*. São Paulo: Petrópolis, 2005 p. 183.

⁶²SANTILLI, Juliana. *Socioambientalismo e novos direitos*. São Paulo: Petrópolis, 2005 p. 183.

meio ambiente entendido em toda a sua plenitude e de um ponto de vista humanista compreende a natureza e as modificações que nela vem introduzindo o ser humano. A seguir estuda-se o meio ambiente e a atividade econômica-comercial.

1.6 Meio ambiente e a atividade econômica comercial

Necessariamente, não tem como falar em meio ambiente e não analisar o aspecto econômico. Desse modo, grande parte da exploração dos recursos naturais se deu com o modelo de exploração do capitalismo industrial e pelo liberalismo econômico.

O liberalismo econômico, existente desde que as sociedades iniciaram suas trocas comerciais, em especial no mundo ocidental, com as grandes navegações que faziam a circulação de bens e mercadorias, tinha como objetivo a possibilidade irrestrita de ações econômicas, inclusive com a exploração indiscriminada dos bens naturais, segundo afirma Carvalho

a partir de fins do século XIX, e mais precisamente após o segundo conflito mundial, as grandes descobertas científicas e tecnológicas possibilitam ao homem conquistas extraordinárias na sistemática de exploração de bens naturais. E tal ponto, o homem passou a ser elemento predador, por excelência. O homem praticamente se voltou contra a natureza⁶³

Conseqüentemente, o modelo liberal econômico drasticamente impõe a alteração de hábitos e cultura, sendo que atualmente os comportamentos são estimulados pelo consumo, sendo que muitas necessidades são pautadas pela lógica do poder e do lucro. Desse modo, o objetivo é o lucro, sem preocupação com a sobrevivência humana e a esfera ambiental.

Nas explicações de Loureiro, a racionalidade tecnológica e econômica guia o processo para uma totalidade homogeneizadora que integra a sociedade pelas leis do mercado. Assim,

⁶³CARVALHO, Carlos Gomes de. *Direito ambiental: Perspectivas no mundo contemporâneo*. In: BENJAMIN, Antonio Herman V.; MILARÉ, Edis. *Revista de Direito Ambiental*, ano 5, jul./set. 2000, p. 202.

o processo de economicização do mundo implicou não apenas o esquecimento do ser em favor do ente, mas num processo de objetivação e coisificação do mundo; além disso, tem apartado a natureza e a cultura da ordem da produção, alimentando um tipo de desenvolvimento das forças produtivas fundadas no domínio da ciência e da tecnologia. Esse projeto chega a seus limites com a crise ambiental. Surge daí o reconhecimento da necessidade de se internalizar as condições de sustentabilidade do processo econômico⁶⁴.

Nesse mesmo sentido, pode-se dizer que o homem atingiu hoje uma zona de distúrbio circulatório, colocando sua própria vida e sobrevivência em perigo. Esta mudança é consequência inevitável da atitude assumida pelo próprio homem de objetivar somente a finalidade econômica. “A sociedade industrial via no aumento de produção, no desenvolvimento da ciência e da técnica e no aumento de população a solução para os seus problemas, sem tomar em consideração a espoliação e poluição das próprias bases da vida”⁶⁵.

Historicamente, o liberalismo econômico sempre objetivou um Estado Mínimo priorizando as atividades econômicas e financeiras. Consequentemente, a ascensão do Estado e seu compromisso com o bem-estar social fez com que fossem assumidos deveres para com a sociedade no sentido, de administrar, legislar e assegurar ações contra o modelo liberal econômico, inclusive de modo a proteger o ambiente natural.

A perseguição do bem comum pelo Estado afasta a concepção liberal. O sistema de leis é um referencial, um instrumento para compor fatos da realidade, ou seja “a força de sua presença na sociedade e seu efeito modificador, organizador, mantenedor das relações sociais resultam do sentido e do valor que os sujeitos dão em sua prática diária à lei”⁶⁶.

Portanto, é de fundamental importância a regulamentação jurídica por parte do Estado das questões econômicas, especialmente frente ao modelo liberal. Cabe mencionar que a Constituição Federal, em seu artigo 170, diz fundar a ordem econômica na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, objetivando assegurar a todos uma existência digna, conforme ditames da justiça

⁶⁴LEFF, Enrique. *Epistemologia ambiental*. Tradução Sandra Valenzuela. 4.ed. São Paulo: São Paulo: Cortez, 2006, p.209.

⁶⁵WAGNER, F. *O homem e o ambiente*. In: GADAMER; VOGLER. *Nova antropologia: antropologia social*. São Paulo: editora Pedagógica e Universitária, 1977, p.09.

⁶⁶DERANI, Cristiane. *Direito ambiental econômico*. São Paulo, 2008, p. 10/12.

social, observando, ainda, a defesa do meio ambiente. Tal previsão deve ser interpretada dentro do contexto que,

não se pode pensar em desenvolvimento da atividade econômica sem o uso adequado dos recursos naturais, posto que esta atividade é dependente do uso da natureza, para sintetizar de maneira mais elementar. [...] a elaboração de políticas visando ao desenvolvimento econômico sustentável [...] está diretamente relacionada à manutenção do fator natureza da produção (proteção do meio ambiente), na mesma razão da proteção do fator capital (ordem econômica fundada na livre iniciativa) e da manutenção do fator trabalho (ordem economia fundada na valorização do trabalho humano). A consideração conjunta destes três fatores garante a possibilidade de atingir os fins colimados pela ordem econômica constitucional: assegurar a todos a existência digna, conforme ditames da justiça social. É o que dispõe textualmente o caput do art. 170⁶⁷.

Salienta-se que a degradação ambiental por que passa a modernidade exige uma regulamentação jurídica nas questões econômicas. Normalmente, as normas de proteção do meio ambiente não se destinam às modificações radicais homem-natureza. Na maior parte das vezes essas normas são quantitativas, pois a preocupação dominante refere-se ao quanto de poluente, na abstenção ou exploração, etc. Dessa forma, cabe dizer que “é no interior do desenvolvimento industrial-tecnológico moderno que devem ser encontrados os meio de proteção e conservação dos recursos naturais. Pensar em proteção do meio ambiente é uma clara opção pela continuidade desta sociedade”⁶⁸.

Conforme explica Leff, a racionalidade social fundada nos princípios de gestão ambiental e do desenvolvimento sustentável passa por processos de reconstrução da racionalidade econômica dominante. Reitera-se ainda, que a transformação das instituições e dos aparelhos ideológicos que a sustentam e legitimam. Desse modo, o autor propõem uma economia ecológica, “de promover a administração transetorial do Estado e adesão participativa da sociedade, de desenvolver um saber ambiental interdisciplinar e de incorporar normas ambientais ao comportamento dos agentes econômicos e às condutas individuais”⁶⁹

Por isso, a ordem econômica descrita no texto constitucional perfaz a constituição econômica de uma ordem de mercado dirigida globalmente. A

⁶⁷DERANI, Cristiane. *Direito ambiental econômico*. São Paulo, 2008, p. 224.

⁶⁸DERANI, Cristiane. *Direito ambiental econômico*. São Paulo, 2008, p. 55.

⁶⁹LEFF, Enrique. *Epistemologia ambiental*. Tradução Sandra Valenzuela. 4.ed. São Paulo: São Paulo: Cortez, 2006, p.124.

economia de mercado é uma economia mobilizada para a obtenção do lucro. Assim, a produção está diretamente ligada ao lucro, e os processos econômicos são irreversíveis transformações de matéria e energia. Nesse sentido, a produção econômica é, “em suma, a transformação de matéria e energia existente na natureza. Desenvolvimento econômico, imerso nessa mecânica, implica a apropriação da natureza e gasto de energia, ambos otimizados pelo desenvolvimento tecnológico”⁷⁰.

Contrário a isso, busca-se um desenvolvimento que seja integrado com os recursos e as práticas produtivas da sociedade. Para tanto,

os benefícios que a constitucionalização do ambiente trouxe são dever constitucional genérico de não degradar, base do regime de explorabilidade limitada (nem tudo pode ser explorado) e condicionada (pois depende de condições legais para ser explorado), segundo, a ecologização da propriedade e da sua função social é explorar quanto respeitada a saúde humana e os processos e funções ecológicas essenciais⁷¹.

Assim, o desenvolvimento econômico e o bem estar do homem dependem dos recursos da Terra. Consequentemente, “o desenvolvimento econômico e o cuidado com o meio ambiente são compatíveis, interdependentes e necessários. A alta produtividade, a tecnologia moderna e o desenvolvimento econômico podem e devem coexistir com um meio ambiente saudável”⁷².

Desse modo, a questão ambiental perpassa pelo desenvolvimento econômico para que possa prosperar. A seguir, analisa a noção de tráfico marítimo.

1.7 O tráfico marítimo

1.7.1 – Bases históricas

O surgimento da atividade comercial marítima remonta à antiguidade e está extremamente ligada à posição geográfica ocupada por certas civilizações e ao

⁷⁰DERANI, Cristiane. *Direito ambiental econômico*. São Paulo, 2008, p. 143.

⁷¹ARAGÃO, Alexandra. *Direito Constitucional do ambiente na União Européia*. IN: CANOTILHO, Jose Joaquim Gomes; LEITE, José Rubens (Org). *Direito constitucional ambiental brasileira*. 2. ed. São Paulo:, 2008, p.12.

⁷²DIAS, Genebaldo Freire. *Educação Ambiental: princípios e práticas*. 2.ed. rev. e ampl. São Paulo: Gaia, 1993, p. 141.

fascínio que elas tinham por desbravar o desconhecido e alcançar a glória. Na história universal, o mar é o espaço que mais de destaca no desenvolvimento econômico mundial. “Inexoravelmente, desde os primórdios, o mar destaca-se como imprescindível via de transporte de mercadorias e gerador de alimentos”⁷³.

Na antiguidade, várias populações, descendentes de povos de origem semita e habitantes de uma região estreita de terra situada entre as montanhas localizadas ao norte da Palestina (onde hoje se encontra o Líbano) e a região mediterrânea, os fenícios, em função de sua proximidade com o mar e do início das trocas agrícolas realizadas com os egípcios pela faixa litorânea, tornaram-se os precursores do comércio marítimo,⁷⁴ acumulando muitas riquezas.

Logo em seguida, todavia, com o objetivo de evitar o saque dessas cargas valiosas por eventuais inimigos, esse pequeno povo⁷⁵, em idêntica ação promovida por outras civilizações vizinhas (pois, a essa altura, os fenícios já não eram mais os únicos “empreendedores” marítimos)⁷⁶, passou a construir, em especial nas grandes cidades⁷⁷, muralhas e fortalezas. Próximo a essas fortificações, em um hiato de tempo relativamente curto e em localidades variadas (mais ou, às vezes, menos distantes umas das outras), é que apareceriam os portos⁷⁸, complementos indispensáveis à navegação⁷⁹ e à movimentação e armazenagem de mercadorias. Sobre isso,

⁷³MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. V. I. São Paulo: Manole, 2008, p.01.

⁷⁴Observa-se que, após os fenícios, outros povos situados à beira-mar passaram a se dedicar à atividade de navegação marítima. Cf. MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*, V.I. São Paulo: Manole, 2008, p. 2.

⁷⁵Os fenícios sempre constituíram um enigma mais ou menos misterioso. Os helenos não podiam compreender de que maneira esse diminuto povo tinha se transformado numa potência que se estendia por toda a região entre o Gibraltar e a costa do Líbano, mas que, afinal, não parecia ser detectável em parte alguma, o que lhes parecia ainda mais incompreensível. Em vez de se manifestar através da presença de poderosas cidades ou da posse de grandes extensões de terra, essa potência era perceptível apenas através de um denso entrelaçamento de rotas marítimas comerciais, assinaladas pelas esteiras que seus frágeis barcos deixavam. Cf. HERM, Gerhard. *O reino de púrpura da Antigüidade: os fenícios*. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1976, p. 13.

⁷⁶Haviam, por exemplo, os vikings, cartagineses e árabes, entre outros mais.

⁷⁷O aparecimento das cidades, num sentido mais moderno, ou seja, com a presença de civilizações nítida e estruturalmente mais organizadas, marca o verdadeiro início da história da Mesopotâmia. Tal teria ocorrido por volta dos séculos IV e III a. C., e seus prolongamentos teriam se desenvolvido até o ano 2.100, também antes da nossa era. Cf. LÉVÊQUE, Pierre. *As primeiras civilizações*, V.II - *A Mesopotâmia / Os hititas*. Rio de Janeiro: Edições 70, 1997, p. 21.

⁷⁸Porto, no conceito de Eliane M. Octaviano Martins representa a construção destinada às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, compreendendo, as instalações portuárias, os ancoradouros, as docas, os caís, as pontes, os píeres de atracação e acostagem, os terrenos, os armazéns, as edificações e vias de circulação interna, bem como a infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto, tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e área de fundeio.

⁷⁹CÉLÉRIER, Pierre. *Os portos marítimos*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962, p.07.

o comércio marítimo fez a prosperidade de fenícios e atenienses, vikings, cartagineses e romanos, árabes e florentinos, portugueses e ingleses, reconhecidos como grandes navegadores. Os percussores do comércio marítimo foram os fenícios, que habitavam uma região estreita de terra, apertada entre as montanhas do Líbano e as plagas do Mediterrâneo. Nesse contexto geográfico, preponderava a necessidade de desenvolvimento do comércio pelo mar como pressuposto de sobrevivência dos povos⁸⁰

Destaca-se, ainda, como fase de transição o final do século XVIII, quando as dificuldades econômicas e financeiras enfrentadas pelos soberanos europeus fizeram com que estes buscassem novos colaboradores burgueses capitalistas. Conseqüentemente, naquela época a burguesia ascende o poder e traz consigo novas teorias econômicas que, ditadas pelos interesses dos comerciantes e industriais, combatiam toda a espécie de monopólio obstáculo à liberdade comercial⁸¹. A tendência de progresso surgia baseada na indústria europeia, em especial na inglesa e da grande quantidade de mercadorias produzidas e disponíveis para comercialização.

Portanto, o comércio marítimo, a construção de frotas mercantes e o estabelecimento de rotas marítimas foram fundamentais para o desenvolvimento de certas civilizações. “Destarte, o mar consagrou-se elemento da natureza imprescindível no desenvolvimento, na sobrevivência e no poder das nações. Na saga da humanidade, muitas destas aventuras resultaram em mudanças na própria história”⁸². Desse modo,

o desenvolvimento econômico, impulsionado pela evolução tecnológica, veio a consolidar o mar, seu leito e subsolo, não só como via de transporte ou como fonte de alimentos, mas principalmente, como grande gerador de riquezas e, de relevância estratégica, como fonte de matéria-prima. Destarte, o fator econômico seria preponderante no enfoque do direito do mar e do direito marítimo, impulsionando a codificação do direito costumeiro⁸³.

Instala-se, assim um verdadeiro “marco divisor” no desenvolvimento do comércio marítimo pois, a partir desse momento, passaria a existir não mais apenas um desejo das civilizações em desbravar o enigma dos mares na busca

⁸⁰MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. V. I. São Paulo: Manole, 2008, p.02.

⁸¹SOUZA JUNIOR, Suriman Nogueira de. *Regulação portuária: a regulação jurídica dos serviços públicos de infra-estrutura portuária no Brasil*. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 42.

⁸²MOURA, Geraldo Bezerra de. *Direito da navegação*. São Paulo: Aduaneiras, 1991, p.65.

⁸³MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. V. I. São Paulo: Manole, 2008, p. 47.

de seu desenvolvimento econômico, mas também um local próprio destinado ao atracamento e acostagem de suas embarcações, o que lhes facilitaria alcançar aquele ideal.

Conseqüentemente, os povos situados à beira mar passam a se dedicar a atividade da navegação marítima assim, o domínio marítimo inicia-se com o surgimento dos primeiros Estados organizados⁸⁴. Ademais, com a intensificação crescente da navegação e do comércio do mar, surgiu também a necessidade de serem criadas e adotadas normas destinadas à regulamentação do comércio marítimo.

Nesse sentido, destaca-se a importância histórica e conceitual do direito marítimo,

de forma crescente estamos trazendo leis globais para as águas oceânicas. Este conceito de transição tem uma história que inicia por volta de 1970, com a Conferência da ONU realizada em Estocolmo para o Meio Ambiente, em 1972. A partir dessa data que a geração do pós-guerra começou a contribuir na formulação da agenda para o futuro. Daquele ano até hoje, o direito internacional, direito público talvez mais do que direito privado, tem exercido um papel crescente e importante para os políticos e juristas. Como Laurence Juda escreveu em seu artigo, nós devemos “considerar o direito internacional como uma ferramenta para promover coerente e integrada gestão do espaço oceânico”. Os legisladores, dessa forma, ainda possuem um importante papel na construção do Direito do Oceano.(...) ⁸⁵ ..

E mais, para a maioria dos juristas,

o direito aplicado na terra tem sido considerado mais importante do que o Direito do Oceano. Aquele direito foi na era pré-moderna mais ou menos idêntico ao direito privado. Direito do Oceano, contudo, tem sido classificado tradicionalmente como direito internacional público, *ius gentium*. Historicamente os oceanos têm sido a infraestrutura para o transporte global e um requisito para a colonização das Índias e das Américas. Tais batalhas eram feitas para que houvessem regras de direito internacional público em face dos oceanos sem fronteiras, embora, fossem uma parte menor do problema do século XX. O processo de globalização têm dado novas dimensões a esta situação. Especialmente com dinâmicas entre macro e micro-relações, entre o local e o global, e nesta modernização, têm demonstrado diferenças entre as culturas políticas e jurídicas⁸⁶.

⁸⁴ MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. V. I. São Paulo: Manole, 2008, p. 02.

⁸⁵ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. *Direito Marítimo, Lex Mercatoria e Lex Marítima: breves notas*. Cadernos da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curitiba, 12: 84-101 vol. 1, p.94.

⁸⁶ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. *Direito Marítimo, Lex Mercatoria e Lex Marítima: breves notas*. Cadernos da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curitiba, 12: 84-101 vol. 1, p.94.

A partir daí, a luta pelo domínio marítimo entre os povos tornar-se-ia cada vez mais acirrada, o que, guardadas as proporções, ocorre até a presente data.

1.7.2- Bases conceituais

Para que se possa compreender o assunto, é necessário que se entenda, antes de tudo, o conceito de tráfico.

Sobre o assunto, vale dizer que, “na universalidade jurídica, o direito marítimo consagra-se no fenômeno do comércio marítimo que se desenvolve em torno do tráfego e do tráfico marítimos”⁸⁷. Evidencia-se que a utilização do mar e a exploração empresarial da atividade de transporte atinentes ao comércio marítimo engendram duas atividades paralelas, as quais emanam em função da importação e da exportação.

Dessa forma, ter-se-ia “o tráfico marítimo, que compreende o comércio marítimo, a atividade empresarial do transporte marítimo e a conseqüente exploração do navio como meio de transporte”⁸⁸, e “o tráfego marítimo, que contempla a navegação sob a égide do trânsito dos navios ou das embarcações, o deslocamento de um navio de um ponto a outro”⁸⁹. Observa-se, desde já, que o tráfico marítimo realiza-se por meio do tráfego marítimo, do exercício da arte de navegar. Portanto,

o direito marítimo é um conjunto coordenado de construções, ideias ou instituições jurídicas, emanado de um poder público efetivo e destinado a realizar-se ou a atualizar-se na vida humana da relação social, no teatro do mar ou em relação aos espaços marítimos. [...] o direito marítimo é o Direito que tem por objeto a ordem jurídica que rege o meio marinho e as diversas utilizações de que é suscetível⁹⁰.

Ressalta-se que entre os deveres do Estado, está o de fiscalizar seu mar territorial, facilitar a navegação, com a instalação de faróis e sinalizadores e de dragar partes do fundo do mar, garantindo a navegabilidade. Diante destas e outras razões, evidencia-se a importância do exercício do poder de império sobre

⁸⁷ MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. V. I. São Paulo: Manole, 2008, p. 2.

⁸⁸ SAMMARCO, Oswaldo. *Fenomenologia do direito marítimo*. Santos, Unimes, 2000, p. 15.

⁸⁹ SAMMARCO, Oswaldo. *Fenomenologia do direito marítimo*. Santos, Unimes, 2000, p. 15.

⁹⁰ STRENGER, Irineu. *Direito moderno em foco: responsabilidade civil, direito marítimo e outros*. São Paulo, RT, 1986, p. 75.

a área, principalmente em decorrência da existência, nessa parte do território, de variados recursos naturais. “Logo, acentua-se que o Estado não exerce sua soberania sobre o mar territorial, mas também é sujeito do domínio sobre ele, tendo, concomitantemente, o *imperium* e o *dominium*”⁹¹.

Em sentido amplo, “as normas de direito marítimo abrangem as relações atinentes ao comércio marítimo e à navegação pelo mar e englobam, portanto, as regras atinentes a tráfego e tráfico marítimo”⁹².

Desse cenário,

decorre a codificação, em sentido estrito, das normas de tráfego e tráfico marítimos internacionais, normatizadas, respectivamente, pelo direito marítimo privado e direito marítimo público. O tráfico marítimo compreende o comércio marítimo, a atividade empresarial do transporte marítimo e consequente exploração do navio como meio de transporte. Via de consequência, prepondera o fator econômico, e as normas relativas ao tráfico marítimo são as normas de direito privado⁹³.

Como visto, tanto com relação às normas de tráfego como de tráfico marítimo há uma interferência de fatores políticos e do poder estatal. A temática do meio ambiente também interferirá nessa esfera. Por isso, é crescente a preocupação com a proteção ambiental no denominado direito do mar, no qual “regulamenta, especificamente, o tráfego internacional em alto mar e em demais áreas, além de consagrar a soberania e a jurisdição dos Estados”⁹⁴.

O direito marítimo pode ser definido como o “conjunto de normas jurídicas que disciplinam as atividades necessárias para que as embarcações efetuem o transporte pela via aquaviária”⁹⁵. É uma disciplina jurídica autônoma, tendo inclusive obtido assento constitucional (art. 22, inciso I, da CF/88), e tem como objeto regular as relações jurídicas que se dão em “torno do navio, considerado espécie de embarcação, por meio das relações jurídicas que se dão através dos

⁹¹SOUZA JUNIOR, Suriman Nogueira de. *Regulação portuária: a regulação jurídica dos serviços públicos de infra-estrutura portuária no Brasil*. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 17.

⁹²Ressalta-se que o tráfico marítimo é o comércio marítimo e o tráfego marítimo significa o trânsito marítimo. MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. V. I. São Paulo: Manole, 2008, p.05.

⁹³MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. V. I. São Paulo: Manole, 2008, p. 05.

⁹⁴MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. V. I. São Paulo: Manole, 2008, p. 05.

⁹⁵CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. *Direito Marítimo, Lex Mercatoria e Lex Marítima: breves notas*. Cadernos da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curitiba, 12: 84-101 vol. 1, p.85.

contratos de transportes e do afretamento de embarcações, hipoteca naval, registro de embarcação, dentre outras”⁹⁶.

No âmbito do Direito Marítimo Brasileiro contemporâneo, várias questões polêmicas tem sido discutidas, destacando-se a segurança marítima e a sustentabilidade. Nesse sentido, em termos globais, tem se considerado que o desenvolvimento sustentável enseja transportes marítimos seguros e sustentáveis. Para tanto, o “transporte ambientalmente sustentável abrange o transporte que atende às necessidades de mobilidade de forma consistente com o uso de recursos renováveis sem causar risco à saúde pública ou ecossistemas”⁹⁷.

A segurança marítima engloba algumas vertentes relevantes relacionadas ao meio ambiente e ao conceito sistêmico de sustentabilidade que se traduz num modelo de desenvolvimento global incorporado aos aspectos ambientais. Assim, “sob a égide da segurança marítima e sustentabilidade são englobadas várias vertentes relacionadas ao domínio marítimo e soberania e jurisdição, poluição causada por navios, a exploração e transporte de petróleo e gás e demais atividades da indústria naval em geral”⁹⁸.

Em termos de impacto, a preocupação mais latente são os desastres navais internacionais e o potencial nocivo dos navios ao meio ambiente que será estudado a seguir.

1.7.3- Os desastres navais internacionais e o potencial nocivo dos navios ao meio ambiente

Consequência lógica é a de que a economia, de certa maneira diretamente dependente da existência do transporte marítimo e indiretamente dependente da existência dos portos⁹⁹, não encontraria mais barreiras para seu crescimento,

⁹⁶CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. *Direito Marítimo, Lex Mercatoria e Lex Maritima*: breves notas. Cadernos da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curitiba, 12: 84-101 vol. 1, p.85.

⁹⁷MARTINS, Eliane M. Octaviano. *O direito marítimo na era do pré-sal*. Disponível em < <http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=63991>>. Acesso em: 01 ago 2012.

⁹⁸MARTINS, Eliane M. Octaviano. *O direito marítimo na era do pré-sal*. Disponível em < <http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=63991>>. Acesso em: 01 ago 2012.

⁹⁹ Sendo a navegação e os terminais portuários indispensáveis na ligação dos mercados, a convergência de interesses comerciais e financeiros fizeram com que nas últimas décadas se estabelecesse uma tendência internacional de unificação ou associação dessas atividades. Cf. JUNIOR, Surinam Nogueira de Souza. *Regulação portuária: a regulação jurídica dos serviços públicos de infra-estrutura portuária no Brasil*. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 207.

fenômeno que, mais tarde, resultaria em evidente evolução do mercado de importação e exportação.

Cabe ressaltar que a terra possui 27% da superfície do globo formada por continente e 73% de espaços marítimos, o que faz com que cerca de mais de 90% das mercadorias sejam transportadas pelo mar. Nesse sentido, a atividade comercial que envolve o transporte aquaviário “é conceituada como o movimento físico de bens e pessoas de portos fornecedores para portos de demanda assim como as atividades exigidas para apoiar a facilitar tal movimento”¹⁰⁰. Desse modo,

o transporte de mercadoria por navios é o que dá vitalidade à economia de muitos países, situados ou não no litoral (...). Com quase três quartos da superfície da terra coberta por água. O transporte marítimo necessariamente possui um papel muito relevante no comércio internacional¹⁰¹.

A questão do transporte marítimo tem importância vital no âmbito do desenvolvimento sustentável. Desde épocas mais remotas da história universal, o mar consagra-se como espaço que mais se destaca no desenvolvimento econômico mundial. As questões do mar e da terra englobam, conjuntamente, um quadro vasto que interliga desenvolvimento sustentável, direito das gerações futuras e a própria perspectiva da sobrevivência humana. Assim,

é crescente a preocupação no âmbito internacional com a segurança marítima e a proteção do meio ambiente que influencia cada vez mais as relações econômicas internacionais e a competitividade da indústria naval, destacando a importância das normativas ambientais atinentes à temática, recepcionadas no âmbito do Direito Internacional Marítimo Ambiental¹⁰².

Conseqüentemente, com a globalização, o comércio marítimo intercontinental tornou-se uma realidade inafastável e o número de navios lançados aos mares é algo imensurável, de modo que, fatalmente, em função de um (natural) descontrole da situação, alguns acidentes navais acabariam por ocorrer.

¹⁰⁰CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. *Direito Marítimo, Lex Mercatoria e Lex Maritima*: breves notas. Cadernos da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curitiba, 12: 84-101 vol. 1, p.86.

¹⁰¹CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. *Direito Marítimo, Lex Mercatoria e Lex Maritima*: breves notas. Cadernos da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curitiba, 12: 84-101 vol. 1, p.86.

¹⁰²MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. V. I. São Paulo: Manole, 2008, p. 10.

O primeiro caso de grande importância mais conhecido se deu em 1967, quando o petroleiro Torrey Canyon encalhou perto da Inglaterra, liberando 123.000 toneladas de óleo, as quais atingiram áreas costeiras inglesas e francesas, o que casou a mortandade de centenas de aves, além de prejuízos à pesca e ao turismo. Em 1989, haveria um segundo desastre, quando a embarcação Exxon Valdez naufragou no Estreito de Prince William e causou um derramamento de 40 milhões de litros de petróleo cru, que se espalhou rapidamente por cerca de 28 mil quilômetros quadrados de oceano e mais de 2000 quilômetros da costa do Alasca, causando uma verdadeira carnificina na fauna local, com a morte de centenas de milhares de aves marinhas, focas e lontras, entre outros animais¹⁰³.

No ano de 1998, um terceiro acidente envolvendo o navio Bahamas, em Rio Grande, ocasionou o despejo de milhares de toneladas de ácido sulfúrico na água, em um ambiente de extrema complexidade e vulnerabilidade, que era o ponto de encontro da Laguna dos Patos com o Oceano. Essa tragédia trouxe riscos humanos e ambientais incomensuráveis, tendo, certamente, efeitos de curto, médio e longo prazo. Além dos danos irreparáveis ao meio ambiente aquático, somou-se o problema das populações que dele dependiam para sua sobrevivência¹⁰⁴.

Historicamente, foi o incremento do comércio, que passou a exigir embarcações de maior porte, por começar a ocorrer os primeiros acidentes marítimos capazes de provocar impactos ambientais nas águas e na zona costeira. Nesse sentido, a Revolução Industrial e o surgimento dos grandes

¹⁰³Os maiores acidentes se deram em 1967, com o navio liberiano “TORREY CÂNION”, encalhe na costa da Grã-Bretanha, derramamento de 123 mil toneladas de petróleo; Em 1989, com o navio “EXXON VALDEZ”, sendo uma colisão e derrame de 41 mil toneladas, no Alasca (EUA); em 1978, com o petroleiro liberiano “AMOCO CADIZ”, onde houve colisão, encalhe e naufrágio próximo das costas da Bretanha, derramando 230 mil ton. de crude; em 1992, com um petroleiro cipriota “HAVEN” - explosão no Mediterrâneo e derrame de 144 mil toneladas de petróleo; em 1996 com um petroleiro liberiano “SEA EMPRESS” havendo o encalhe e o derrame de cerca de 70 mil toneladas de petróleo nas costas do País de Gales; em 1999 com o petroleiro “ERIKÁ”, de bandeira maltesa, partiu-se em dois quando navegava a 40 milhas das costas da Bretanha, a noroeste da França, derramando mais de 20 000 toneladas de petróleo bruto, poluindo mais de 400 quilômetros da costa; em 2002 com o petroleiro “PRESTIGE”, de bandeira liberiana, partiu-se em dois vazando aproximadamente 20 mil toneladas de petróleo na Espanha. MARTINS, Eliane M. *Desenvolvimento Sustentável e Transportes Marítimos*. Revista Direitos Fundamentais e Democracia. Unibrazil. Disponível em < <http://revistaeletronicardfd.unibrazil.com.br>>. Acesso em 05 ago 2012.

¹⁰⁴MARTINS, Eliane M. *Desenvolvimento Sustentável e Transportes Marítimos*. Revista Direitos Fundamentais e Democracia. Unibrazil. Disponível em < <http://revistaeletronicardfd.unibrazil.com.br>>. Acesso em 05 ago 2012.

impérios coloniais ampliaram o uso das navegações a as cargas a transportar. Assim,

bens e materiais, perdidos em naufrágios, já podiam impactar, de forma mais sensível, os mares mais intensamente navegados e os rios em cujas as margens surgiam os primeiros núcleos industriais. Minérios, carvão e produtos químicos começaram então a afetar o meio ambiente quando lançados em águas vizinhas a essas regiões recém-industrializadas e nas instalações portuárias que serviam às aglomerações urbanas. Volumes crescentes de cargas e novos produtos industrializados, muitos com características tóxicas ou perigosas, criaram as condições para a ocorrência de acidentes marítimos progressivamente mais graves¹⁰⁵.

Como visto, o potencial nocivo dos navios ao meio ambiente é altíssimo. Por isso, é de suma relevância registrar que as embarcações não apenas trazem esses visíveis prejuízos aos mares quando estão navegando, mas também quando estão atracadas, momento em que são realizadas as operações portuárias.

Conceitualmente, por operação portuária entende-se como “toda e qualquer movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários”¹⁰⁶. Essas mercadorias nada mais são do que as cargas¹⁰⁷ transportadas pelos navios e que são objeto do comércio marítimo, podendo ser as mesmas homogêneas, ou não¹⁰⁸.

¹⁰⁵VALLE, Ciro Eyer do.; LAGE, Henrique. *Meio Ambiente. Acidentes, Lições, Soluções*. 2. ed. São Paulo: Senac, 2004, p. 35.

¹⁰⁶NETO, Arnaldo Bastos Santos; VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. *O trabalho portuário e a modernização dos portos*. Curitiba: Juruá, 2000, p. 67.

¹⁰⁷Quando a carga é geral, diz respeito a toda a mercadoria que pode vir com embalagem, ou sem embalagem - solta - num determinado estágio industrial e que necessita de arrumação para ser transportada num navio, refrigerado ou não. Como exemplo de mercadoria que necessita de embalagem, existe o amarrado/atado (*wirebound*), bobina/rolo (*bobbin*), caixote amarrado (*wirebound box*), entre outros. Como exemplo de mercadoria que não necessita de embalagem, existem os animais vivos, chapas de ferro, madeira ou aço, pedras em bloco, pneus soltos, veículos, tubos de ferros de uma maneira geral embalada, entre outros.

¹⁰⁸As homogêneas são mais comuns e se subdividem em granel líquido e granel sólido. Quando são da primeira espécie, dizem respeito a todo líquido transportado diretamente nos porões do navio, sem embalagem e em grandes quantidades, e que é movimentado por dutos por meio de bombas. Como exemplo de granel líquido, ter-se-ia o álcool, a gasolina, o suco de laranja, o melão, entre outros. Quando são da segunda espécie, dizem respeito a todo sólido fragmentado ou grão vegetal transportado diretamente nos porões do navio, sem embalagem e em grandes quantidades, e que é movimentado por transportadores automáticos, tipo pneumático ou de arraste e similares ou aparelhos mecânicos, tais como eletroímã ou caçamba automática. Como exemplo de granel sólido, ter-se-ia o carvão, o sal, o trigo em grão, o minério de ferro, entre outros.

Mas, afinal, por que os navios, quando estão atracados aguardando a realização de uma operação portuária, podem ser prejudiciais ao meio ambiente? Justamente porque as operações portuárias são sempre realizadas a céu aberto e, no momento em que se está fazendo a movimentação e armazenagem de cargas, muitas partículas dispersivas destas, por não raras vezes, são lançadas na atmosfera. Ilustrativamente, poder-se-ia citar o caso dos fertilizantes. Por outro lado, quando os navios estão navegando, inúmeros também são os riscos para os mares, pois existe a poluição causada pelo óleo, pelos esgotos e águas servidas na embarcação, pelos sanitários marítimos, pelo lixo, pela água de lastro, e assim por diante.

Em movimento, os navios também poluem o ar que respiramos, uma vez que o funcionamento de seus motores se dá à base da queima de carvão, petróleo e gás, fazendo com que nossa atmosfera fique entupida de carbono, o que traz consequências muito nefastas à camada de ozônio. Tudo isso sem falar da formação de chuva ácida e de *smog* fotoquímico.

Sob a ótica observada anteriormente, naturalmente haveria uma preocupação no âmbito internacional com a proteção do meio marinho, que cada vez mais influencia as relações econômicas intercontinentais. Daí porque o cuidado do direito internacional marítimo ambiental, que, dentre um de seus aspectos, regulamenta as relações entre Estados quanto à prevenção de danos ao meio marinho.

A partir dessas constatações, uma série de normas e convenções internacionais foram sendo criadas¹⁰⁹, no sentido de tentar evitar e controlar a poluição nos mares. No Brasil, os reflexos não seriam outros. A nossa Constituição Federal de 1988 tratou cautelosamente do assunto, criando um capítulo (bastante avançado e moderno) referente ao meio ambiente. Nessa direção, embora referido direito não conste do rol do art. 5º de nossa Carta Política (haja vista que o art. que trata do meio ambiente é o 225, da CF), ele é um direito fundamental da pessoa humana. Nunca é demais lembrar que os direitos fundamentais, por força do par. 1º, do art. 5º, da Constituição Federal¹¹⁰,

¹⁰⁹Uma das mais importantes convenções foi a da MARPOL 73/78.

¹¹⁰Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes...

possuem aplicação imediata, princípio que muito bem defende o eminente jurista Ingo Sarlet¹¹¹.

Ainda não há de se esquecer, do importantíssimo direito em comento (meio ambiente), que a legislação brasileira impõe determinadas tarefas ao poder público, o que, de certa forma o obriga, ainda que em menor grau, a adotar políticas públicas para garantir que o nosso meio ambiente seja ecologicamente equilibrado¹¹². Eis o dever fundamental¹¹³ do Estado e também dos cidadãos¹¹⁴ de, sob uma forma ou sob outra, manter o meio ambiente saudável.

¹¹¹SARLET, Ingo Wolfgang. *A Eficácia dos Direitos Fundamentais*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2010. p. 261.

¹¹²TEIXEIRA, Orci Paulino Bretanha. *O direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado como direito fundamental*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2006, p. 91.

¹¹³Quando nos referimos a direitos e deveres fundamentais ambientais, o que buscamos é a identificação de um, conjunto normativo que atenda um compromisso antrópico viabilizador da existência do ser humano, defendendo, antes de tudo, sua dignidade e dirigindo-nos à manutenção de um estágio mínimo para o ambiente, vedando-se a degradação do mesmo. Cf. MOLINARO, Carlos Alberto. *Direito ambiental: proibição de retrocesso*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2007, p. 68.

¹¹⁴Por ser o direito de preservação ambiental um direito fundamental de terceira dimensão, e não um direito social, que coloca o indivíduo numa posição passiva no ato de agir, as obrigações que lhe são decorrentes não são apenas deveres do Estado; são, essencialmente, deveres próprios de todos os cidadãos. Cf. MEDEIROS, Fernanda Luíza Fontoura de. *Meio ambiente: direito e dever fundamental*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2004, p. 124.

2 A PROTEÇÃO LEGAL DO MEIO AMBIENTE E A REGULAÇÃO DO TRÁFICO MARÍTIMO

O meio ambiente é uma preocupação latente das atuais e das futuras gerações, não se tratando apenas de uma norma programática, mas sim de efetiva e concreta proteção da vida. Em relação ao mar assim como outros elementos da Natureza (atmosfera, rios, florestas a fauna e a flora) esse passou a significar fonte de vida, marinha e humana, a um preço muito alto. No presente capítulo estuda-se o direito do mar e a constituição federal, as normas e convenções internacionais do direito do mar e a legislação nacional. Aborda-se, ainda, a poluição no mar, suas previsões e sua proteção legal e, por fim, a navegabilidade e sua segurança.

2.1 O direito do mar e a constituição federal

O desenvolvimento econômico dos Estados a partir do século XVI ganhou impulso com as navegações. O aperfeiçoamento das embarcações, o desenvolvimento de grandes plantas industriais às margens de rios e mares e o consequente aumento da população na faixa costeira provocou, gradativa e em escala exponencialmente crescente, a poluição do mar por resíduos tóxicos resultantes do insustentável desenvolvimento econômico que o Mundo experimentava¹¹⁵. Nesse sentido,

os problemas se acumulavam. O mar tornara-se uma grande lixeira resultado do acúmulo de produtos químicos, de lixo doméstico, de extensas manchas de petróleo; enfim, a vida do mar estava comprometida e indicava que a vida do Homem seguia para o mesmo caminho. Surgiu, então, a proposta de medidas preventivas e corretivas contra os efeitos da poluição marinha, e mais, de medidas de precaução que, definitivamente, visavam a impedir que tais efeitos ocorressem: os danos ao meio ambiente poderiam ser finalmente evitados. Pode-se dizer, então, que somente após a década de 70 o Mar passou a ser considerado em toda a sua plenitude, como verdadeiro “meio ambiente”, um repositório de vida¹¹⁶.

¹¹⁵ MORE, Rodrigo Fernandez. *A Poluição do Meio Ambiente Marinho e o Princípio da Precaução*. Disponível em: <<http://more.com.br/artigos/Polui%E7%E3o%20do%20MA%20marinho%20e%20o%20princ%EDpio%20da%20precau%E7%E3o.pdf>>. Acesso em 10 dez. 2012.

¹¹⁶ MORE, Rodrigo Fernandez. *A Poluição do Meio Ambiente Marinho e o Princípio da Precaução*. Disponível em: <

No texto constitucional de 1988 a tutela ambiental recebe previsão em um capítulo específico e em outros dispositivos. Vale ressaltar que é direito, mas também dever individual e coletivo a defesa do meio ambiente, conforme previsão de que qualquer cidadão pode interpor ação popular para anulação de ato lesivo ao meio ambiente.

Especificamente, no artigo 20, II, há a previsão de serem bens da União as terras devolutas indispensáveis à preservação ambiental, definidas em lei. Também, no artigo 23, VI e VII, se estabelece a competência comum da União, Estados, Distrito Federal e Municípios na proteção do meio ambiente e o combate à poluição em qualquer de suas formas, bem como a preservação das florestas, da fauna e da flora.

No artigo 24 VI, VII e VIII, há competência legislativa concorrente da União, dos Estados e do Distrito Federal, para respectivamente, defesa de “floresta, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição” e “proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico e responsabilidade por dano ao meio ambiente”.

A Constituição Federal de 1988, no artigo 225 estabelece especificamente um Capítulo sobre o Meio Ambiente. O “caput” prevê que “Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para a presente e as futuras gerações”. Para Silva o “caput” acima referido é norma-princípio, porque “vincula um princípio, um motivo predominante eleito para decidir. O fato do meio ambiente ser bem de uso comum do povo proclama a natureza de direito público subjetivo, difuso, no interesse de toda a coletividade”¹¹⁷.

Nesse sentido, o direito ambiental é orientado por mandamentos nucleares, ou seja, princípios, dentre os quais se destacam: princípio do desenvolvimento sustentável, princípio democrático, princípio da prevenção ou da precaução e princípio do poluidor-pagador.

<http://more.com.br/artigos/Polui%E7%E3o%20do%20MA%20marinho%20e%20o%20princ%EDpio%20da%20precau%E7%E3o.pdf> >. Acesso em 10 dez. 2012.

¹¹⁷SILVA, José Afonso da. *Direito ambiental constitucional*. 4 ed. São Paulo: Malheiros, 2002, p. 02.

O princípio do desenvolvimento sustentável busca proteger o meio ambiente conciliando com o desenvolvimento socioeconômico para a melhoria da qualidade de vida. É conhecido como meio ambiente ecologicamente equilibrado previsto no artigo 170, VI e 225 da Constituição Federal. O segundo princípio é o democrático. É aquele que assegura ao cidadão a participação das políticas públicas ambientais em qualquer das três esferas: legislativa, administrativa e processual.

Já o princípio da prevenção é o basilar no direito ambiental e decorre do princípio 15 da Declaração do Rio/92.

Com o fim de proteger o meio ambiente, o princípio da precaução deverá ser amplamente observado pelos Estados, de acordo com suas capacidades. Quando houver ameaça de danos graves ou irreversíveis, a ausência de certeza científica absoluta não será utilizada como razão para o adiamento de medidas economicamente viáveis para prevenir a degradação ambiental¹¹⁸.

Em 1998 a Declaração de Wingspread, define com clareza o Princípio da Precaução “quando uma atividade representa ameaças de danos à saúde humana ou ao meio-ambiente, medidas de precaução devem ser tomadas, mesmo se as relações de causa e efeito não forem plenamente estabelecidas cientificamente”.

Por último, o princípio do poluidor-pagador busca impor ao poluidor o ônus de arcar os custos de medidas de recuperação ambiental. Previsto no princípio 13 da Declaração de Rio/92,

os Estados irão desenvolver legislação nacional relativa à responsabilidade e à indenização das vítimas de poluição e de outros danos ambientais. Os Estados irão também cooperar, de maneira expedita e mais determinada, no desenvolvimento do direito internacional no que se refere à responsabilidade e à indenização por efeitos adversos dos danos ambientais causados, em áreas fora de sua jurisdição, por atividades dentro de sua jurisdição ou sob seu controle¹¹⁹.

No princípio 16 da mesma Declaração¹²⁰ se estabelece ainda que as autoridades nacionais devem procurar promover a internacionalização dos custos

¹¹⁸NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Declaração do Rio de Janeiro.1992.

¹¹⁹NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Declaração do Rio de Janeiro.1992.

¹²⁰NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Declaração do Rio de Janeiro.1992.

ambientais e o uso de instrumentos econômicos, tendo em vista a abordagem segundo a qual o poluidor deve, em princípio, arcar com o custo da poluição, com a devida atenção ao interesse público e sem provocar distorções no comércio e nos investimentos internacionais. Este princípio está no parágrafo terceiro, do artigo 225, do texto constitucional.

Pontualmente, o parágrafo primeiro do artigo 225 da lei constitucional assegura que a efetividade desse direito incumbe ao Poder Público preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas; preservar a diversidade e a integridade do patrimônio genético do País e fiscalizar as entidades dedicadas à pesquisa e manipulação de material genético; definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção; exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade; controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente; promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente; proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais à crueldade. Neste parágrafo e incisos encontram-se os instrumentos de garantia para a efetividade da norma-princípio prevista no “caput”¹²¹.

No mesmo artigo, tem-se que aquele que explorar recursos minerais fica obrigado a recuperar o meio ambiente degradado, de acordo com solução técnica exigida pelo órgão público competente, na forma da lei (§ 2º); as condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados (§ 3º); a Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-

¹²¹BRASIL. Constituição Federal. 1988

Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais (§ 4º); são indisponíveis as terras devolutas ou arrecadadas pelos Estados, por ações discriminatórias, necessárias à proteção dos ecossistemas naturais (§ 5º); as usinas que operem com reator nuclear deverão ter sua localização definida em lei federal, sem o que não poderão ser instaladas (§ 6º)¹²².

Portanto, a Constituição declara o domínio da União sobre o mar territorial e os recursos naturais da plataforma continental e da zona econômica exclusiva. A seguir adentra-se das normas e convenções do direito do mar.

2.2 Normas e convenções internacionais do direito do mar

2.2.1 Aspectos conceituais

A conceituação e a abrangência do direito marítimo é complexa e possui diferentes entendimentos. Para tanto, o conceito mais simples refere-se ao conjunto de regras jurídicas relativas à navegação sobre o mar. É “um complexo de instituições, categorias e regras escritas ou costumeiras autônomas, de caráter interdisciplinar, que nascem da navegação nos espaços marítimos, em todas as suas dimensões”¹²³.

Na maioria dos países, o direito marítimo é recepcionado pelos ordenamentos internos. As normas de tráfego internacional estão disciplinadas pelo direito internacional público marítimo e pelo direito do mar; no âmbito interno pelo direito público marítimo.

Normalmente, as normas de tráfego marítimo internacional visam a regulamentar a jurisdição e a soberania dos Estados, a segurança da navegação e a salvaguarda da vida humana, do navio e da carga. São intituladas a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar III (CNUDM III), o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (Ripeam), a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana (Solas), as

¹²²BRASIL. Constituição Federal. 1988

¹²³STRENGER, Irineu. *Direito moderno em foco: responsabilidade civil, direito marítimo e outros*. São Paulo, RT, 1986, p. 75.

Convenções Internacionais relativas à Poluição Marinha (Marpol, Oilpoil), dentre outras. Para tanto,

em verdade, o Homem (e não somente o europeu) descobriu tardiamente a vital importância do mar, mais precisamente na recente década de 70, quando tomaram corpo alguns movimentos internacionais de proteção ao meio ambiente humano, indicando que a vida do Homem estava inexoravelmente ligada à própria preservação da Natureza. A partir deste momento, o mar, como um *patrimônio comum da Humanidade*, passou a ser considerado em todos os seus complexos elementos, os denominados *recursos* marinhos vivos e não-vivos, um tratamento que não mais se limita à simples regulamentação de seu uso pela navegação¹²⁴.

As normas de tráfico internacional estão reguladas pelo direito internacional privado marítimo e internamente pelo direito privado marítimo. Por isso, as normas relativas ao tráfico marítimo objetivam solucionar conflitos quanto à jurisdição e à aplicação de leis de Estados distintos. São amparados na Convenção de Bruxelas sobre Abalroamento e Assistência Marítima, as Regras de York e Antuérpia e as Regras de Haia/Visby.

Especificamente, o direito internacional público marítimo é o ramo que determina as normas que devem seguir os Estados em suas relações e as regras quanto o tráfego marítimo internacional. Devem, pois, contemplar os princípios da liberdade dos mares, a segurança da navegação em alto-mar e a proteção ao meio ambiente marinho, bem como questões conexas.

Assim, o direito internacional marítimo ambiental é o ramo do direito internacional público marítimo que regulamenta as relações entre Estados no domínio da proteção e da prevenção de danos ao meio marinho. A seguir passa-se a estudar as normativas.

2.2.2 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) foi assinada a 10 de Dezembro de 1982, em Montego Bay, Jamaica, após a conclusão das negociações da III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito

¹²⁴MORE, Rodrigo Fernandez. *A Poluição do Meio Ambiente Marinho e o Princípio da Precaução*. Disponível em: <http://more.com.br/artigos/Polui%E7%E3o%20do%20MA%20marinho%20e%20o%20princ%EDpi o%20da%20precau%E7%E3o.pdf> . Acesso em 10 dez. 2012.

do Mar. Entrou em vigor a 14 de Novembro de 1994, um ano depois da ratificação do 60º Estado.

O preâmbulo da CNUDM¹²⁵ estabelece que através da cooperação mútua entre Estados, as questões relativas ao direito do mar serão reguladas pela Convenção, priorizando a manutenção da paz, da justiça e do progresso de todos os povos do mundo. A adoção deu-se ante os fatos ocorridos desde as Conferências das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, realizadas em Genebra em 1958 e 1960, quando se acentuou a necessidade de uma nova Convenção sobre o direito do mar que fosse de aceitação geral. Os objetivos da Convenção é estabelecer uma ordem jurídica para os mares e oceanos que facilite as comunicações internacionais e promova os usos pacíficos dos mares e oceanos, a utilização equitativa e eficiente dos seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a proteção e a preservação do meio marinho¹²⁶.

¹²⁵“Animados do desejo de solucionar, num espírito de compreensão e cooperação mútuas, todas as questões relativas ao direito do mar e conscientes do significado histórico desta Convenção como importante contribuição para a manutenção da paz, da justiça e do progresso de todos os povos do mundo. Verificando que os fatos ocorridos desde as Conferências das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, realizadas em Genebra em 1958 e 1960, acentuaram a necessidade de uma nova Convenção sobre o direito do mar de aceitação geral. Conscientes de que os problemas do espaço oceânico estão estreitamente inter-relacionados e devem ser considerados como um todo, Reconhecendo a conveniência de estabelecer por meio desta Convenção, com a devida consideração pela soberania de todos os Estados, uma ordem jurídica para os mares e oceanos que facilite as comunicações internacionais e promova os usos pacíficos dos mares e oceanos, a utilização equitativa e eficiente dos seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a proteção e a preservação do meio marinho, Tendo presente que a consecução destes objetivos contribuirá para o estabelecimento de uma ordem econômica internacional justa e equitativa que tenha em conta os interesses e as necessidades da humanidade em geral e, em particular, os interesses e as necessidades especiais dos países em desenvolvimento, quer costeiros quer sem litoral. Desejando desenvolver pela presente Convenção os princípios consagrados na resolução 2749 (XXV) de 17 de dezembro de 1970, na qual a Assembléia Geral das Nações Unidas declarou solenemente, inter alia, 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 mesmos fundos serão feitos em benefício da humanidade em geral, independentemente da situação geográfica dos Estados. Convencidos de que a codificação e o desenvolvimento progressivo do direito do mar alcançados na presente Convenção contribuirão para o fortalecimento da paz, da segurança, da cooperação e das relações de amizade entre todas as nações, de conformidade com os princípios de justiça e igualdade de direitos e promoverão o progresso econômico e social de todos os povos do mundo, de acordo com os Propósitos e Princípios das Nações Unidas, tais como enunciados na Carta”. NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012.

¹²⁶NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012.

A CNUDM¹²⁷ está dividida em XVII Partes. Destacam-se aquelas com maior relevo para o novo regime dos oceanos. A Parte II regula as figuras do mar territorial (art. 2º), que está delimitada como a área marítima até ao máximo de 12 milhas e a zona contígua (art. 33º), adjacente ao mar territorial até ao limite de 24 milhas. A figura mais importante criada é talvez a zona económica exclusiva definida na Parte V como uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente (art. 55º). A largura fixada para a ZEE foi de um máximo de 200 milhas, a contar das linhas de base (art. 57º), tendo o Estado direitos soberanos sobre a exploração dos recursos e utilização económica, respeitando os direitos reconhecidos aos outros Estados de navegação, sobrevoo e colocação de cabos submarinos, essencialmente. A plataforma continental tem o seu regime definido na Parte VI da Convenção, especialmente no artigo 76º. O critério fundamental é o da distância, ou seja, a zona pode ser definida até ao limite das 200 milhas ou das 350 milhas sem estar ligado aos limites físicos da plataforma¹²⁸.

A Parte VII regula o alto mar, cujas disposições se aplicam a todas as partes do mar não incluídas na zona económica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago (art. 86º). O artigo 87º estabelece a liberdade do alto mar. A Parte XI (que nunca foi aplicada) regula a área que consiste no leito do mar, fundos marinhos e subsolo além dos limites da jurisdição nacional (art. 1º). Tanto a Área como os seus recursos são património comum da humanidade (art. 136º). A gestão da Área compete à Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos. Esta Parte foi substituída pelo Acordo Relativo à Aplicação da Parte XI da CNUDM que limitou os poderes da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos¹²⁹.

A Parte XII aborda a proteção e preservação do meio marinho, dispondo no artigo 192º de forma clara a obrigação dos Estados de proteger e preservar o meio marinho. No entanto, à soberania que os Estados têm sobre os seus

¹²⁷NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012.

¹²⁸NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012.

¹²⁹NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012.

recursos naturais, podendo aproveitá-los, corresponde o dever de proteger e preservar o meio marinho reiterado no artigo 193º. Outra área fundamental é a investigação científica marinha, cujo regime se define na Parte XIII. Finalmente, a Parte XV diz respeito à solução de controvérsias, sendo criado o Tribunal Internacional de Direito do Mar (art. 286º)¹³⁰.

Nesse sentido, explica Martins

a CNUDM III definiu, de forma precisa, os espaços marítimos e consagrou inovações em matéria de direito do mar ao consolidar os conceitos herdados dos costumes internacionais e textos esparsos. Ela traz referências de quase todo o espaço oceânico e de seus usos: navegação, exploração e exploração de recursos, conservação e contaminação, pesca e tráfego marítimo¹³¹.

A autora reitera que o texto apresentou inúmeras inovações que não eram consideradas, ou eram de forma superficial, como os direitos de navegação, os limites territoriais marítimos, a investigação científica marinha, o desenvolvimento e a transferência de tecnologia marinha, o direito de exploração de recursos e a proteção e a preservação do ambiente marinho¹³².

A seguir adentra-se em alguns conceitos estabelecidos na CNUDM III para melhor exploração do tema.

2.2.2.1 Mar territorial

O mar territorial é uma figura jurídica, estabelecendo uma faixa de 12 milhas marítimas, na qual o Estado pode exercer sua soberania. Nesse sentido “é a faixa de mar que se estende desde a linha de base até uma distância de 12 milhas marítimas da costa sobre a qual o Estado exerce sua soberania, com algumas limitações determinadas pelo direito internacional”¹³³.

Para tanto, o artigo 2º da CNDUM III estabelece que a soberania do Estado costeiro “estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso

¹³⁰ NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em: < <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf> > Acesso em: 10 set 2012.

¹³¹ MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. V. I. São Paulo: Manole, 2008, p.50.

¹³² MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. V. I. São Paulo: Manole, 2008, p.50.

¹³³ MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. V. I. São Paulo: Manole, 2008, p. 54.

de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial”. Ainda que, a “soberania estende-se ao espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, bem como ao leito e ao subsolo deste mar” e sobre o mar territorial a soberania “é exercida de conformidade com a presente Convenção e as demais normas de direito internacional”¹³⁴.

Percebe-se que o domínio sobre o mar é exercido respeitando a Convenção e demais normas de direito internacional. No entanto, há exceção em relação a soberania do Estado costeiro em função do direito de passagem.

2.2.2.2 Plataforma continental

A plataforma continental de um Estado soberano compreende o leito e o subsolo de áreas submarinas que estendem além do seu mar territorial. A plataforma é prevista nos artigos 76 e 77 da CNUDM¹³⁵.

2.2.2.3 Do direito de passagem

Trata-se de um instituto jurídico do direito do direito do mar. O artigo 18 da CNUDM refere-se à navegação pelo mar territorial com o fim de atravessar ou dirigir-se para as águas interiores ou delas sair ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias¹³⁶. Também conhecido como direito de

¹³⁴NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012.

¹³⁵ARTIGO 76-1. 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. (...). 3. A margem continental compreende o prolongamento submerso da massa terrestre do Estado costeiro e é constituída pelo leito e subsolo da plataforma continental, pelo talude e pela elevação continental. Não compreende nem os grandes fundos oceânicos, com as suas cristas oceânicas, nem o seu subsolo. (...). NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012.

¹³⁶ARTIGO 18. Significado de passagem 1.‘Passagem’ significa a navegação pelo mar territorial com o fim de: a) atravessar esse mar sem penetrar nas águas interiores nem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores; b) dirigir-se para as águas interiores ou delas sair ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias. 2. A passagem deverá ser contínua e rápida. No entanto, a passagem compreende o parar e o

passagem inocente ou passagem inofensiva é expresso no artigo 19 estabelecendo que a passagem deve efetuar-se em conformidade com a Convenção e demais normas de direito internacional, não sendo prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro¹³⁷.

Na previsão dos artigos 18 e 19 da CNUDM III, apresenta-se como pressupostos da passagem inocente: 1 - a passagem contínua e rápida; 2 - essa não deve ser prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança; 3 - a passagem compreende o parar e o fundear, mas apenas na medida em que os mesmos constituam incidentes comuns de navegação, ou seja, impostos por motivos de força maior ou por dificuldade grave ou porque tenham por fim prestar, auxílio a pessoas, navios ou aeronaves em perigo ou em dificuldade grave.

A Convenção, ainda, menciona no artigo 19 a passagem prejudicial de um navio. Normalmente se dá quando esse descumpra os pressupostos de caracterização da passagem inocente. Elenca como atividades prejudiciais à paz, a boa ordem ou a segurança do Estado quando existir qualquer ameaça ou uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política do Estado costeiro ou qualquer outra ação em violação dos princípios de direito internacional enunciados na Carta das Nações Unidas; o exercício ou manobra com armas de qualquer tipo; o destinado a obter informações em prejuízo da defesa ou da segurança do Estado costeiro; o ato de propaganda destinado a atentar contra a defesa ou a segurança do Estado costeiro; o lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer aeronave; o lançamento, pouso ou recebimento a bordo de qualquer dispositivo militar; o embarque ou desembarque de qualquer produto, moeda ou pessoa com violação das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários do Estado costeiro; o ato intencional e grave de poluição contrário à presente Convenção; a atividade de pesca; a realização de atividades de investigação ou de levantamentos

fundear, mas apenas na medida em que os mesmos constituam incidentes comuns de navegação ou sejam impostos por motivos de força maior ou por dificuldade grave ou tenham por fim prestar, auxílio a pessoas, navios ou aeronaves em perigo ou em dificuldade grave. NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012.

¹³⁷ARTIGO 19. Significado de passagem inocente - 1. A passagem é inocente desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro. A passagem deve efetuar-se de conformidade com a presente Convenção e demais normas de direito internacional. (...). NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012..

hidrográficos; o ato destinado a perturbar quaisquer sistemas de comunicação ou quaisquer outros serviços ou instalações do Estado costeiro; e, qualquer outra atividade que não esteja diretamente relacionada com a passagem¹³⁸.

Cabe salientar que o Estado costeiro poderá praticar e estipular medidas necessárias, em seu mar territorial, para impedir toda a passagem que não seja considerada inocente. Para tanto, no artigo 21 fica estabelecido que o Estado costeiro poderá adotar leis e regulamentos, de conformidade com as disposições da presente Convenção e demais normas de direito internacional, relativos à passagem inocente pelo mar territorial sobre segurança e proteção da navegação, tráfego marítimo, conservação dos recursos marinhos, preservação prevenção, redução e controle da sua poluição, investigação científica marinha e prevenção das infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários do Estado costeiro¹³⁹.

No artigo 22 há previsão quanto às rotas marítimas e sistemas de separação de tráfego no mar territorial. Poderá o Estado costeiro, quando for necessário à segurança da navegação, exigir que os navios estrangeiros que exerçam o direito de passagem inocente pelo seu mar territorial utilizem as rotas marítimas e os sistemas de separação de tráfego que esse Estado tenha designado ou prescrito para a regulação da passagem de navios. Ao designar as rotas marítimas e ao prescrever sistemas de separação de tráfego, nos termos do presente artigo, o Estado costeiro terá em conta: as recomendações da organização internacional competente; quaisquer canais que se utilizem habitualmente para a navegação internacional; as características especiais de determinados navios e canais; e a densidade de tráfego. O Estado costeiro indicará claramente tais rotas marítimas e sistemas de separação de tráfego em cartas marítimas a que dará a devida publicidade¹⁴⁰.

O Estado costeiro tem como deveres (artigo 24) não pôr dificuldades à passagem inocente de navios estrangeiros pelo mar territorial, a não ser de

¹³⁸NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012.

¹³⁹NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012.

¹⁴⁰NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012.

conformidade com a presente Convenção. Não deve impor aos navios estrangeiros obrigações que tenham na prática o efeito de negar ou dificultar o direito de passagem inocente; ou fazer discriminação de direito ou de fato contra navios de determinado Estado ou contra navios que transportem cargas provenientes de determinado Estado ou a ele destinadas ou por conta de determinado Estado. E deverá dar a devida publicidade a qualquer perigo de que tenha conhecimento e que ameace a navegação no seu mar territorial¹⁴¹.

O artigo 25 estabelece que o Estado costeiro pode tomar, no seu mar territorial, as medidas necessárias para impedir toda a passagem que não seja inocente¹⁴². A seguir adentra-se no direito de passagem em trânsito.

2.2.2.4 Direito de Passagem em trânsito

O direito de passagem em trânsito é exercido na zona contínua e na zona econômica exclusiva. A zona contínua (artigo 23) caracteriza-se como uma segunda faixa de mar, adjacente ao mar territorial, a qual configura como zona de segurança onde o Estado exerce função repressivo-administrativa de natureza fiscal¹⁴³. Afirma Martins,

nessa zona, o Estado costeiro é destituído de jurisdição civil, penal e administrativa. É também, destituído de soberania, mas tem jurisdição legal específica para os fins de fiscalização no que tange à alfândega, à saúde, à imigração, aos portos e ao trânsito por águas territoriais¹⁴⁴.

Como inovação a zona econômica exclusiva (artigo 55 e seguintes) é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico

¹⁴¹ NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em: < <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf> > Acesso em: 10 set 2012.

¹⁴² NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em: < <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf> > Acesso em: 10 set 2012.

¹⁴³ ARTIGO 33- Zona contígua - 1. Numa zona contígua ao seu mar territorial, denominada zona contígua, o Estado costeiro pode tomar as medidas de fiscalização necessárias a: a) evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial; b) reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial. 2. A zona contígua não pode estender-se além de 24 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial. NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em: < <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf> > Acesso em: 10 set 2012.

¹⁴⁴ MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. V. I. São Paulo: Manole, 2008, p. 63.

específico estabelecido, com o objetivo de proteção dos Estados costeiros relativamente à pesca e a extração de recursos vivos. Nesse sentido, qualquer Estado goza de direito de navegação e sobrevôo, cabendo-lhe ainda, liberdade de instalação de cabos e dutos submarinos¹⁴⁵.

Nessas duas zonas é permitida a passagem em trânsito aplicando-se a estreitos utilizados para a navegação internacional entre uma parte do alto mar ou uma zona econômica exclusiva.

Desse modo, todos os navios e aeronaves gozam do direito de passagem em trânsito¹⁴⁶. A 'Passagem em trânsito' significa o exercício, de conformidade com a presente Convenção, da liberdade de navegação e sobrevoo exclusivamente para fins de trânsito contínuo e rápido pelo estreito entre uma parte do alto mar ou de uma zona econômica exclusiva. Contudo a exigência de trânsito contínuo e rápido não impede a passagem pelo estreito para entrar no território do Estado ribeirinho ou dele sair ou a ele regressar sujeito às condições que regem a entrada no território desse Estado¹⁴⁷.

Para tanto, são deveres dos navios e aeronaves durante a passagem em trânsito atravessar ou sobrevoar o estreito sem demora; abster-se de qualquer ameaça ou uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a

¹⁴⁵ARTIGO 55- A zona econômica exclusiva é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico específico estabelecido na presente Parte, segundo o qual os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes da presente Convenção. NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012.

¹⁴⁶PASSAGEM EM TRÂNSITO-ARTIGO 37- A presente seção aplica-se a estreitos utilizados para a navegação internacional entre uma parte do alto mar ou uma zona econômica exclusiva e uma outra parte do alto mar ou uma zona econômica exclusiva. (...) ARTIGO 38 - Direito de passagem em trânsito - 1. Nos estreitos a que se refere o artigo 37, todos os navios e aeronaves gozam do direito de passagem em trânsito, que não será impedido a não ser que o estreito seja formado por uma ilha de um estado ribeirinho desse estreito e o seu território continental e do outro lado da ilha exista uma rota de alto mar ou uma rota que passe por uma zona econômica exclusiva, igualmente convenientes pelas suas características hidrográficas e de navegação. 2. 'Passagem em trânsito' significa o exercício, de conformidade com a presente Parte, da liberdade de navegação e sobrevôo exclusivamente para fins de trânsito contínuo e rápido pelo estreito entre uma parte do alto mar ou de uma zona econômica exclusiva. Contudo a exigência de trânsito contínuo e rápido não impede a passagem pelo estreito para entrar no território do Estado ribeirinho ou dele sair ou a ele regressar sujeito às condições que regem a entrada no território desse Estado. b) manter sempre sintonizada a radiofrequência atribuída pela autoridade competente de controle de tráfego aéreo designada internacionalmente ou a correspondente radiofrequência internacional de socorro. NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012..

¹⁴⁷NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012.

independência política dos Estados ribeirinhos do estreito ou de qualquer outra ação contrária aos princípios de direito internacional enunciados na Carta das Nações Unidas; abster-se de qualquer atividade que não esteja relacionada com as modalidades normais de trânsito contínuo e rápido, salvo em caso de força maior ou de dificuldade grave; cumprir as demais disposições pertinentes da presente Convenção. Os navios de passagem em trânsito devem cumprir os regulamentos, procedimentos e práticas internacionais de segurança no mar geralmente aceitos, inclusive as Regras Internacionais para a Prevenção de Abalroamentos no Mar; cumprir os regulamentos, procedimentos e práticas internacionais geralmente aceitos para a prevenção, a redução e o controle de poluição proveniente de navios¹⁴⁸.

Essas mesmas revisões aplicam-se às atividades de investigação e levantamento hidrográficos e aos estados ribeirinhos (artigos 40 a 45 da Convenção)¹⁴⁹.

2.2.3 Da legislação nacional sobre o direito do mar

Em sede nacional, várias leis fazem a regulamentação quanto ao direito do mar. A lei 8.617/93 estabelece a regulamentação sobre o mar territorial, a plataforma continental, a zona econômica exclusiva e a zona contígua.

Destaca-se, ainda, com relação à matéria a lei 7.643/87 que proíbe a pesca de cetáceos nas águas jurisdicionais brasileiras; a lei 7.661/88 que institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro; o decreto 50.877/61 que dispõe sobre o lançamento de resíduos nas águas interiores e litorâneas do país; o decreto legislativo 74/76 que aprova a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil e Danos Causados por Óleos de Bruxelas de 1969; o decreto 79.437/77 que promulgou essa Convenção e sua aplicação que está regulamentada pelo decreto 83.540/79 e o decreto legislativo 4/87 que aprova a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição Causada por Navios de 1973.

¹⁴⁸NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012.

¹⁴⁹NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em:< <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012..

2.3 Da poluição no mar

A situação “de fato” do meio ambiente marinho produziu uma mobilização internacional para o combate da poluição marinha. Em 1990 um relatório do grupo de *experts* das Nações Unidas sobre aspectos científicos da poluição marinha “informou que os mares abertos estavam relativamente limpos, mas a destruição do *habitat* costeiro, se não fosse controlado, levaria à deterioração global da qualidade e produtividade do meio ambiente marinho”¹⁵⁰. XXX

Este relatório afirmava que “a contaminação química de áreas costeiras era um problema de muitas áreas, mas que contaminação por esgotos era muito mais séria”¹⁵¹. Numa análise econômica, o meio ambiente marinho deve ser considerado tanto em relação aos seus recursos vivos quanto aos não-vivos, alguns de grande importância, outros ainda à margem da produção econômica, inexplorados por carência de métodos científicos e materiais que os tornarão de interesse econômico humano.

Para tanto, o termo “meio ambiente marinho” advém da definição de “área marítima” apresentada no artigo 1º da Convenção para Proteção do Meio Ambiente Marinho do Atlântico Nordeste, assinada em Paris em 1992. Segundo esta Convenção (que no Preâmbulo reconhece a vital importância tanto do meio ambiente marinho quanto da fauna e da flora para todas as nações), sua área de aplicação estende-se às águas internas e ao mar territorial dos Estados-partes, ao mar além e adjacente ao mar territorial sob jurisdição do Estado costeiro, conforme reconhecido pelo direito internacional, bem como ao alto-mar, inclusive o solo de todas as águas internas e seu subsolo¹⁵². As águas internas são definidas como as que se estendem da linha base para o mar territorial até o limite de água fresca. Por fim, o limite de água fresca é aferido no período da

¹⁵⁰ MORE, Rodrigo Fernandez. *A Poluição do Meio Ambiente Marinho e o Princípio da Precaução*. Disponível em: <http://more.com.br/artigos/Polui%E7%E3o%20do%20MA%20marinho%20e%20o%20princ%EDpi o%20da%20precau%E7%E3o.pdf> >. Acesso em 10 dez. 2012.

¹⁵¹ MORE, Rodrigo Fernandez. *A Poluição do Meio Ambiente Marinho e o Princípio da Precaução*. Disponível em: <http://more.com.br/artigos/Polui%E7%E3o%20do%20MA%20marinho%20e%20o%20princ%EDpi o%20da%20precau%E7%E3o.pdf> >. Acesso em 10 dez. 2012.

¹⁵² NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. *Convenção para Proteção do Meio Ambiente Marinho do Atlântico Nordeste*. 1992.

maré baixa, estabelecendo-se no local onde o curso d'água interno adquire salinidade devido à presença da água do mar¹⁵³.

Nesse viés, o meio ambiente marinho

compreende todos os seres vivos e não-vivos que se estabelecem sob as águas do mar, inclusive aqueles seres vivos cuja cadeia alimentar estão inexoravelmente ligadas à vida marinha (i.e. aves marinhas). Desta observação tem-se que o principal recurso do meio ambiente marinho consiste nas formas vivas, especialmente os pescados, os minerais dissolvidos na água e os minerais de subsolo marinho, petróleo, gases, energia direta e água fresca. Ao lado destes elementos, além das navegações, nas costas desenvolvem-se um número cada vez mais significativo de indústrias, de cidades, provocando, por conseguinte, um aumento da população, tudo se refletindo no aumento de dejetos levados ao mar: a poluição marinha¹⁵⁴.

Por isso, a utilização intensa do mar e o aparecimento de novas atividades de transporte, pesca e mineração, além dos grandes e mais frequentes desastres ecológicos vêm transformando o mar num grande desaguadouro de poluição universal.

O conceito de poluição é dado no artigo 1º da CNUDM:

a introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização, e deterioração dos locais de recreio¹⁵⁵;

Para tanto, pode-se observar que a poluição pode ser intencional ou acidental. Nos ensinamentos de Silva a poluição intencional é aquela que consiste “no lançamento voluntário de dejectos provenientes de qualquer fonte nas águas marinhas”¹⁵⁶. A poluição acidental “ocorre em razão dos desastres, abalroamento

¹⁵³ NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção para Proteção do Meio Ambiente Marinho do Atlântico Nordeste. 1992.

¹⁵⁴ MORE, Rodrigo Fernandez. *A Poluição do Meio Ambiente Marinho e o Princípio da Precaução*. Disponível em: <<http://more.com.br/artigos/Polui%E7%E3o%20do%20MA%20marinho%20e%20o%20princ%EDpi o%20da%20precau%E7%E3o.pdf>>. Acesso em 10 dez. 2012.

¹⁵⁵ NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar. 1994. Disponível em: <<https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012.

¹⁵⁶ SILVA, José Afonso da. *Direito ambiental constitucional*. 4 ed. São Paulo: Malheiros, 2002, p.97.

e afundamento de embarcações carregadas de materiais poluentes, ou vazamento destes por qualquer motivo”¹⁵⁷.

2.3.1 A poluição marinha e o relatório Brundtland

A poluição é tudo que o homem, direta ou indiretamente, introduz no meio ambiente, seja na forma de substâncias ou de energia, que provocam ou podem provocar danos à saúde humana ou à dos seres vivos.

Na seara internacional, várias convenções de proteção do meio ambiente marinho cuidaram de definir “poluição”. A qualidade do meio ambiente humano e a preocupação com a poluição teve sua primeira manifestação por parte da comunidade internacional em 1972, por ocasião da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente Humano, realizada em Estocolmo, ao fim da qual foi apresentada uma Declaração de 27 princípios (Declaração de Estocolmo), com destaque ao Princípio 21, específico à proteção do meio ambiente, transcrito, referido e recordado em diversas convenções sobre proteção do meio ambiente, entre as quais se inclui a Declaração do Rio de 1992¹⁵⁸.

Estas preocupações levaram a Assembleia Geral das Nações Unidas a criar, em 1983, a Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (“*World Commission on Environmental and Development*”), uma organização vinculada a governos e ao sistema da ONU, mas não sujeita ao seu controle. A Comissão se reuniu pela primeira vez em outubro de 1984 e publicou em abril de 1987 o chamando *Relatório Brundtland*, oficialmente denominado “Nosso Futuro Comum”.

O Relatório Brundtland (1987), verificou que no limite da crise econômica, a crise ambiental torna-se uma questão de segurança nacional. O progresso humano deve atender às necessidades humanas e realizar as ambições do Homem de modo sustentável. O relatório indicava tendências ambientais que ameaçavam (e continuam a ameaçar) modificar radicalmente o planeta,

¹⁵⁷ SILVA, José Afonso da. *Direito ambiental constitucional*. 4 ed. São Paulo: Malheiros, 2002, p.97.

¹⁵⁸ MORE, Rodrigo Fernandez. *A Poluição do Meio Ambiente Marinho e o Princípio da Precaução*. Disponível em: <<http://more.com.br/artigos/Polui%E7%E3o%20do%20MA%20marinho%20e%20o%20princ%EDpi o%20da%20precau%E7%E3o.pdf>>. Acesso em 10 dez. 2012.

especialmente ameaçando a vida de muitas espécies, inclusive a humana¹⁵⁹. Segundo o relatório,

a cada ano, 6 milhões de hectares de terras produtivas se transformam em desertos, o que em 30 anos, representará uma área igual à da Arábia Saudita. Anualmente são destruídos 11 milhões de hectares em florestas que se transformam em terras agrícolas de baixa qualidade, incapaz de prover o sustento dos que nela se fixam. Na Europa as chuvas ácidas matam florestas e lagos, e danificam o patrimônio arquitetônico; a queima de combustíveis tóxicos espalha na atmosfera o dióxido de carbono que está provocando o aquecimento gradual da atmosfera do planeta; certos gases industriais ameaçam comprometer a camada de ozônio, a indústria e a agricultura despejam toneladas de substâncias tóxicas que poluem a cadeia alimentar humana, os rios e as águas subterrâneas. Um quadro caótico que, pelo expressivo número de convenções (principalmente de qualidade das convenções) após 1987, ano de sua publicação, nitidamente provocou nos governos e nas instituições multilaterais a consciência de que era impossível separar a questão do desenvolvimento econômico à do meio ambiente, pois muitas formas de desenvolvimento desgastavam o meio ambiente, quando dele não necessitavam de forma direta para a própria cadeia de produção. A pobreza, afirma o Relatório, continua sendo uma das principais causas e um dos principais efeitos dos problemas ambientais do mundo. Portanto é inútil abordar estes problemas de forma específica; deve ser tratado de forma mais ampla que englobe todos os fatores que compõem o problema¹⁶⁰.

O Relatório tem como conclusão que o mundo está cada vez mais poluído e com recursos cada vez mais escassos. O crescimento econômico deve apoiar-se em práticas que conservem e expandam a base dos recursos ambientais; um crescimento que possibilitará a mitigação da pobreza que vem se intensificando na maior parte do mundo em desenvolvimento. Tudo isto somente poderá se dar com uma ação política que vise diretamente a administrar o meio ambiente com o intuito de assegurar o progresso continuado e garantir a sobrevivência da humanidade¹⁶¹. A seguir as previsões de poluição na MARPOL.

¹⁵⁹NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Relatório Brundtland. 1987.

¹⁶⁰MORE, Rodrigo Fernandez. *A Poluição do Meio Ambiente Marinho e o Princípio da Precaução*. Disponível em: <<http://more.com.br/artigos/Polui%E7%E3o%20do%20MA%20marinho%20e%20o%20princ%EDpio%20da%20precau%E7%E3o.pdf>>. Acesso em 10 dez. 2012.

¹⁶¹NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Relatório Brundtland. 1987.

2.3.2 As previsões de poluição na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição dos Navios

A Convenção MARPOL foi assinada no dia 17 de fevereiro 1973 e modificado pelo Protocolo de 1978. É a mais importante convenção ambiental marítima. Foi idealizada para minimizar a poluição dos mares e tem como objetivo preservar o ambiente marinho pela eliminação completa de poluição por óleo e outras substâncias prejudiciais, bem como, minimizar as consequências nefastas de descargas acidentais de tais substâncias.

A Marpol 73/78 contém 6 anexos definindo e prevendo as diferentes formas de poluição marinha por navios¹⁶². No anexo I estabelece as previsões de poluição por óleo, definindo este como o petróleo em qualquer forma, inclusive óleo cru, óleo combustível, borra de óleo, rejeitos de óleo e produtos refinados. Considera o óleo cru como qualquer mistura líquida de hidrocarbonetos que ocorrem naturalmente na terra, esteja ou não tratada para torná-la mais adequada para o transporte. A mistura oleosa significa uma mistura com qualquer teor de óleo e o óleo combustível significa qualquer óleo utilizado como combustível em conexão com as máquinas de propulsão e auxiliares do navio em que aquele óleo estiver sendo transportado. Ainda, define o petroleiro como um navio construído ou adaptado primordialmente para transportar óleo a granel em seus espaços de carga, e inclui navios mínero-petroleiros, qualquer “navio-tanque NLS”¹⁶³. Assim,

o petróleo é considerado um produto perigoso e seu transporte e manuseio oferece riscos ao meio ambiente e à segurança humana, isto é, no caso da liberação deste produto há possibilidade de danos materiais e humanos, enfermidades ou até morte, resultante da exposição de pessoas, animais ou vegetais a agentes ou condições ambientais potencialmente perigosas¹⁶⁴

O anexo II define as substâncias líquidas nocivas transportadas a granel como aquelas indicadas no Código de Produtos Químicos a Granel, adotado pelo

¹⁶²NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios. 1978.

¹⁶³NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios. 1978.

¹⁶⁴MARTINS, Alcídnei Aparecido. *A poluição causada por navios*. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/7022953/PoluiCOes-Causadas-Por-Navios-Por-Alcidnei-Aparecido-Martins>>. Acesso em 20 dez 2012

Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho, através da Resolução 20 e emendada pela Organização, desde que tais emendas sejam adotadas e postas em vigor de acordo com os dispositivos do Artigo 16 da presente Convenção, relativo aos procedimentos aplicáveis para a adoção de emendas a um apêndice de um Anexo¹⁶⁵.

O Anexo III apresenta as Substâncias Prejudiciais Transportadas em forma Empacotada conceituando como “substâncias danosas” aquelas que estão identificadas como poluentes marinhos no Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (Código IMDG), ou que atendam aos critérios apresentados no Apêndice do Anexo¹⁶⁶.

Já o anexo IV estabelece como esgoto a descarga e outros rejeitos provenientes de qualquer tipo de instalações sanitárias ou mictórios; a descarga proveniente de compartimentos médicos (farmácias, enfermarias, etc.), feita através de pias, banheiras e dals ou embornais localizados naqueles compartimentos; a descarga provenientes de compartimentos que contenham animais vivos; ou outras descargas de água quanto misturadas com as descargas mencionadas acima.

Seguindo, o anexo V refere-se ao lixo como todos os tipos de rejeitos de mantimentos, rejeitos domésticos e operacionais, exceto peixe fresco e suas partes, gerados durante a operação normal do navio e passíveis de serem descartados contínua ou periodicamente, exceto aquelas substâncias que estão definidas ou listadas em outros Anexos da presente Convenção¹⁶⁷. Nesse sentido,

a principal estratégia do Anexo V da MARPOL é a ênfase no controle no lançamento de lixo no mar. Esse controle é exercido através de regras específicas que incluem a proibição do lançamento no mar de todos os tipos de plásticos, inclusive suas cinzas; estabelecimento de distâncias das terras mais próximas para o despejo de lixo conforme sua categoria¹⁶⁸.

¹⁶⁵ NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios. 1978.

¹⁶⁶ NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios. 1978.

¹⁶⁷ NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios. 1978.

¹⁶⁸ MARTINS, Alcídnei Aparecido. *A poluição causada por navios*. Disponível em: < <http://pt.scribd.com/doc/7022953/PoluiCOes-Causadas-Por-Navios-Por-Alcidnei-Aparecido-Martins>>. Acesso em 20 dez 2012.

E no Anexo VI consider-se-á a poluição de Ar a *emissão* por navios, para a atmosfera ou para o mar, de substâncias sujeitas a as emissões de compostos óxido de enxofre (SOx) e óxido de nitrogênio (NOx) gerados no abastecimento e na combustão dos motores dos navios e proibindo a emissão deliberada de substâncias que causam danos à camada de ozônio, como os Clorofluorcarbonetos (CFCs)¹⁶⁹.

O Estado que se torne membro da Marpol tem que aceitar os Anexos I e II. Os Anexos III e VI são anexos voluntários¹⁷⁰. Para tanto,

a Organização Marítima Internacional, através da adoção do Anexo VI da MARPOL em Setembro de 1997, com entrada em vigor em Maio do ano de 2005, estabeleceu limites sobre as emissões de compostos óxido de enxofre (SOx) e óxido de nitrogênio (NOx) gerados no abastecimento e na combustão dos motores dos navios e proibindo a emissão deliberada de substâncias que causam danos à camada de ozônio, como os Clorofluorcarbonetos (CFCs). Na década de 80, cerca de 1 milhão de toneladas métricas de CFCs foram emitidas por ano na atmosfera¹⁷¹.

Vale destacar que a proteção do meio marinho contra qualquer forma de poluição se reveste da mais alta responsabilidade de todos os Estados e principalmente os costeiros. Nesse aspecto,

o meio marinho e todos os organismos vivos que ele comporta tem importância vital para a humanidade, e é de interesse de cada um velar para que esse meio seja protegido contra tudo que possa prejudicar sua qualidade e seus recursos. Isso se aplica notadamente aos Estados costeiros a que interessa particularmente a gestão dos recursos da zona costeira¹⁷².

Portanto, é obrigação também do Brasil como Estado costeiro proteger e preservar o meio marinho, a seguir a ser visto.

¹⁶⁹NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios. 1978.

¹⁷⁰NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios. 1978.

¹⁷¹MARTINS, Alcídnei Aparecido. *A poluição causada por navios*. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/7022953/PoluiCOes-Causadas-Por-Navios-Por-Alcidnei-Aparecido-Martins>>. Acesso em 20 dez 2012.

¹⁷² Nações Unidas, Organizações das. Conferência de Estocolmo. Recomendação 92. 1992.

2.3.3 Da proteção nacional da poluição do mar

O Estado brasileiro, além da norma constitucional 225 que reitera tal obrigação, possui uma política nacional do meio ambiente instituída pela lei 6.938/81. Na referida lei, se estabelece a responsabilidade civil objetiva por danos por poluição e as penalidades para os agentes poluidores, obrigando-os a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros afetados, independentemente da existência de culpa. Podem também os Ministérios Públicos da União e dos Estados proporem ações de responsabilidade civil e criminal por danos causados ao meio ambiente.

Tal responsabilidade é reiterada pelo Decreto Federal N° 79.437 de 28/03/71 que Promulga a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil de Danos Causados por Poluição por Óleo e o Decreto Federal N° 83.540 de 04/06/79 que regulamenta a aplicação da Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil de Danos Causados por Poluição por Óleo¹⁷³. No seu artigo 2º estabelece: "o proprietário de um navio que transporte óleo a granel como carga é civilmente responsável pelos danos causados por poluição por óleo no território nacional, incluindo o mar territorial". Ainda no artigo 6º, "os órgãos estaduais de controle do meio ambiente que tenham jurisdição na área onde ocorrer o incidente executarão, em articulação com o IBAMA, as medidas preventivas e corretivas necessárias à redução dos danos causados por poluição por óleo, bem como supervisionarão as medidas adotadas pelo proprietário do navio, concernente a essa redução dos danos"¹⁷⁴.

A Lei Federal 7.347 de 24/07/85 institui a Ação Civil Pública por Danos Causados ao Meio Ambiente. Na Resolução CONAMA N° 237 de 19/12/1997 há a regulamentação dos aspectos de licenciamento ambiental, estabelecidos na Política Nacional de Meio Ambiente. Explica Ferrão que apesar da atividade de produção de petróleo ser licenciada, observa-se na prática a não existência de

¹⁷³FERRÃO, Camila Medeiros. *Derramamentos de Óleo no Mar por Navios Petroleiros*. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/emergencias/wp-content/files/Derramamentos%20oleo%20mar%20por%20petroleiros.pdf> . Acesso 12 dez. 2012.

¹⁷⁴NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios*. 1978.

licenciamento ambiental para atividades de escoamento de petróleo por navios aliviadores¹⁷⁵. Por isso,

esses navios são responsáveis pela maioria do movimento do óleo na região da Bacia de Campos, sendo potencial fonte de desastre. Ou seja, o transporte desse óleo não é incluído no licenciamento da produção de petróleo e tampouco existe licenciamento específico para a atividade¹⁷⁶.

Na Lei 9.605 de 12/02/1998, denominada de Lei de Crimes Ambientais, dispõe-se sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente e dá outras providências. Esta lei responsabiliza pessoas físicas e jurídicas, sendo que a punição poderá ser extinta com apresentação de laudo que comprove a recuperação do dano causado. No Decreto Lei 3.179/99 se regulamenta as sanções às atividades lesivas ao meio ambiente. O Decreto Legislativo 2.508/98 promulga a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (MARPOL), concluída em Londres, em 02 de novembro de 1973, seu protocolo, suas emendas e seus anexos opcionais III, IV e V¹⁷⁷.

A Lei 9.966/2000, denominada de Lei do Óleo, 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. É composta de sete capítulos, sendo o primeiro referente às Definições e Classificações; o segundo sobre Sistemas de Prevenção, Controle e Combate da Poluição; o terceiro trata do Transporte de Óleo e Substâncias Nocivas ou Perigosas; o quarto da Descarga de Óleo, Substâncias Nocivas ou Perigosas e Lixo; o quinto das Infrações e das Sanções e o sexto das Disposições Finais e Complementares. A referida lei substituiu a Lei Federal 5.357/67, que vigorou por trinta e três anos e estabelecia penalidades para embarcações e terminais marítimos ou fluviais de qualquer natureza, estrangeiros ou nacionais,

¹⁷⁵FERRÃO, Camila Medeiros. *Derramamentos de Óleo no Mar por Navios Petroleiros*. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/emergencias/wp-content/files/Derramamentos%20oleo%20mar%20por%20petroleiros.pdf>>. Acesso 12 dez. 2012.

¹⁷⁶FERRÃO, Camila Medeiros. *Derramamentos de Óleo no Mar por Navios Petroleiros*. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/emergencias/wp-content/files/Derramamentos%20oleo%20mar%20por%20petroleiros.pdf>>. Acesso 12 dez. 2012.

¹⁷⁷FERRÃO, Camila Medeiros. *Derramamentos de Óleo no Mar por Navios Petroleiros*. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/emergencias/wp-content/files/Derramamentos%20oleo%20mar%20por%20petroleiros.pdf>>. Acesso 12 dez. 2012.

que lançassem detritos ou óleo nas águas brasileiras¹⁷⁸. No decreto 4.136/2002 se estabeleceu as sanções às infrações previstas na Lei do Óleo. São sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento do óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional.

A Resolução CONAMA N° 293 de 12/12/2001, que regulamenta um Plano de Emergência Individual dispõe sobre o conteúdo mínimo do plano de incidentes de poluição por óleo originados em portos organizados, instalações portuárias ou terminais, dutos, plataformas, bem como suas respectivas instalações de apoio, e orienta a sua elaboração. Foi publicada somente em 05 de fevereiro de 2002, encerrando-se o prazo de adequação em 05 de fevereiro de 2004. Ainda, o decreto 4.871/2003 regulamentou os Planos de Áreas – PA, dispondo sobre a instituição dos Planos de Áreas para o combate à poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Tem propósito de integrar e consolidar os vários Planos de Emergência Individual (PEI) (Resolução CONAMA 293/01) das instalações que manuseiam óleo, situadas em uma mesma área¹⁷⁹.

2.4 Da Lei do Óleo

A Lei 9.966, de 28 de abril de 2000, também conhecida como Lei do Óleo, estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em águas sob jurisdição nacional (art. 1º).

Para os efeitos da lei, tem-se como base a Marpol 73/78: Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, de 02 de novembro de 1973 e alterada pelo Protocolo de 1978, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, e emendas posteriores, ratificadas pelo Brasil; a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil; e a Convenção Internacional

¹⁷⁸FERRÃO, Camila Medeiros. Derramamentos de Óleo no Mar por Navios Petroleiros. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/emergencias/wp-content/files/Derramamentos%20oleo%20mar%20por%20petroleiros.pdf>. Acesso 12 dez. 2012.

¹⁷⁹FERRÃO, Camila Medeiros. Derramamentos de Óleo no Mar por Navios Petroleiros. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/emergencias/wp-content/files/Derramamentos%20oleo%20mar%20por%20petroleiros.pdf>. Acesso 12 dez. 2012.

sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil¹⁸⁰.

A Lei apresenta, ainda, alguns conceitos para sua interpretação (art. 2º)¹⁸¹. Estabelece como áreas ecologicamente sensíveis as regiões das águas marítimas ou interiores, definidas por ato do Poder Público, onde a prevenção, o controle da poluição e a manutenção do equilíbrio ecológico exigem medidas especiais para a proteção e a preservação do meio ambiente, com relação à passagem de navios¹⁸².

Em relação ao conceito de navio é a embarcação de qualquer tipo que opere no ambiente aquático, inclusive hidrofólios, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes; define como plataformas a instalação ou estrutura, fixa ou móvel, localizada em águas sob jurisdição nacional, destinada a atividade direta ou indiretamente relacionada com a pesquisa e a lavra de recursos minerais oriundos do leito das águas interiores ou de seu subsolo, ou do mar, da plataforma continental ou de seu subsolo; e as instalações de apoio: quaisquer instalações ou equipamentos de apoio à execução das atividades das plataformas ou instalações portuárias de movimentação de cargas a granel, tais como dutos, monobóias, quadro de bóias para amarração de navios e outras¹⁸³.

Especificamente, define-se como óleo como qualquer forma de hidrocarboneto (petróleo e seus derivados), incluindo óleo cru, óleo combustível, borra, resíduos de petróleo e produtos refinados; mistura oleosa como mistura de água e óleo, em qualquer proporção; como substância nociva ou perigosa qualquer substância que, se descarregada nas águas, é capaz de gerar riscos ou causar danos à saúde humana, ao ecossistema aquático ou prejudicar o uso da água e de seu entorno; e como descarga: qualquer despejo, escape, derrame, vazamento, esvaziamento, lançamento para fora ou bombeamento de

¹⁸⁰BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

¹⁸¹ Art. 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I – Marpol 73/78: Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, e emendas posteriores, ratificadas pelo Brasil;

II – CLC/69: Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, ratificada pelo Brasil;

III – OPRC/90: Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990, ratificada pelo Brasil; BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

¹⁸²BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

¹⁸³BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

substâncias nocivas ou perigosas, em qualquer quantidade, a partir de um navio, porto organizado, instalação portuária, duto, plataforma ou suas instalações de apoio¹⁸⁴.

Essa lei prevê como incidente qualquer descarga de substância nociva ou perigosa, decorrente de fato ou ação intencional ou acidental que ocasione risco potencial, dano ao meio ambiente ou à saúde humana; lixo como todo tipo de sobra de víveres e resíduos resultantes de faxinas e trabalhos rotineiros nos navios, portos organizados, instalações portuárias, plataformas e suas instalações de apoio; alijamento como todo despejo deliberado de resíduos e outras substâncias efetuado por embarcações, plataformas, aeronaves e outras instalações, inclusive seu afundamento intencional em águas sob jurisdição nacional¹⁸⁵

Apresenta como substâncias nocivas ou perigosas a seguinte classificação (art. 5º), de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água: categoria A: alto risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático; categoria B: médio risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático; categoria C: risco moderado tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático; categoria D: baixo risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático. Ainda, o órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto a estabelecida pela Marpol 73/78¹⁸⁶.

A Lei 9.966/2000 prevê, ainda no art. 6º, que todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporão obrigatoriamente de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate da poluição, observadas as normas e critérios estabelecidos pelo órgão ambiental competente. A definição das características das instalações e meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição será feita mediante estudo técnico. O estudo técnico deverá levar em conta o porte, o tipo de carga manuseada ou movimentada e outras características do porto

¹⁸⁴BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

¹⁸⁵BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

¹⁸⁶BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

organizado, instalação portuária ou plataforma e suas instalações de apoio. As instalações ou meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição poderão ser exigidos das instalações portuárias especializadas em outras cargas que não óleo e substâncias nocivas ou perigosas, bem como dos estaleiros, marinas, clubes náuticos e similares, a critério do órgão ambiental competente¹⁸⁷.

Determina também que as entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas deverão elaborar manual de procedimento interno para o gerenciamento dos riscos de poluição, bem como para a gestão dos diversos resíduos gerados ou provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, o qual deverá ser aprovado pelo órgão ambiental competente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas vigentes. Os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente. No caso de áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais serão consolidados na forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deverá estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados, observado o disposto nesta Lei e nas demais normas e diretrizes vigentes. A responsabilidade pela consolidação dos planos de emergência individuais em um único plano de emergência para a área envolvida cabe às entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias, e aos proprietários ou operadores de plataformas, sob a coordenação do órgão ambiental competente (art. 7º)¹⁸⁸.

No 8º e 9º artigos estabelece a lei que os planos de emergência mencionados no artigo anterior serão consolidados pelo órgão ambiental competente, na forma de planos de contingência locais ou regionais, em articulação com os órgãos de defesa civil. O órgão federal de meio ambiente, em consonância com o disposto na OPRC/90, consolidará os planos de contingência

¹⁸⁷BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

¹⁸⁸BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil. As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas e suas instalações de apoio deverão realizar auditorias ambientais bienais, independentes, com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas unidades¹⁸⁹.

Quanto o transporte de óleo e substâncias nocivas ou perigosas (art. 10) determina que as plataformas e os navios com arqueação bruta superior a cinquenta que transportem óleo ou o utilizem para sua movimentação ou operação, portarão a bordo, obrigatoriamente, um livro de registro de óleo, aprovado nos termos da Marpol 73/78, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, e no qual serão feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas às instalações de recebimento e tratamento de resíduos¹⁹⁰.

No artigo 11 prevê que todo navio que transportar substância nociva ou perigosa a granel deverá ter a bordo um livro de registro de carga, nos termos da Marpol 73/78, que poderá ser requisitado pela autoridade marítima, pelo órgão ambiental competente e pelo órgão regulador da indústria do petróleo, no qual serão feitas anotações relativas às seguintes operações: carregamento; descarregamento; transferências de carga, resíduos ou misturas para tanques de resíduos; limpeza dos tanques de carga; transferências provenientes de tanques de resíduos; lastreamento de tanques de carga; transferências de águas de lastro sujo para o meio aquático; descargas nas águas, em geral. Ainda, todo navio que transportar substância nociva ou perigosa de forma fracionada, conforme estabelecido no Anexo III da Marpol 73/78, deverá possuir e manter a bordo documento que a especifique e forneça sua localização no navio, devendo o agente ou responsável conservar cópia do documento até que a substância seja desembarcada. As embalagens das substâncias nocivas ou perigosas devem conter a respectiva identificação e advertência quanto aos riscos, utilizando a simbologia prevista na legislação e normas nacionais e internacionais em vigor. As embalagens contendo substâncias nocivas ou perigosas devem ser

¹⁸⁹BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

¹⁹⁰BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

devidamente estivadas e amarradas, além de posicionadas de acordo com critérios de compatibilidade com outras cargas existentes a bordo, atendidos os requisitos de segurança do navio e de seus tripulantes, de forma a evitar acidentes (art.12)¹⁹¹.

Esses navios enquadrados na CLC/69 deverão possuir o certificado ou garantia financeira equivalente, conforme especificado por essa convenção, para que possam trafegar ou permanecer em águas sob jurisdição nacional (art.13). E o órgão federal de meio ambiente deverá elaborar e atualizar, anualmente, lista de substâncias cujo transporte seja proibido em navios ou que exijam medidas e cuidados especiais durante a sua movimentação (art.14)¹⁹².

Quanto à descarga de óleo, substâncias nocivas ou perigosas e lixo, é proibida a descarga em águas sob jurisdição nacional, de substâncias nocivas ou perigosas classificadas na categoria "A", definida no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tal, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham tais substâncias (art.15). É proibida, ainda, a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de substâncias classificadas nas categorias "B", "C", e "D", definidas no art. 4º desta Lei, inclusive aquelas provisoriamente classificadas como tais, além de água de lastro, resíduos de lavagem de tanques e outras misturas que as contenham. Os esgotos sanitários e as águas servidas de navios, plataformas e suas instalações de apoio equiparam-se, em termos de critérios e condições para lançamento, às substâncias classificadas na categoria "C", definida no art. 4º desta Lei (art. 16). E também é proibida a descarga de óleo, misturas oleosas e lixo em águas sob jurisdição nacional, exceto nas situações permitidas pela Marpol 73/78, e não estando o navio, plataforma ou similar dentro dos limites de área ecologicamente sensível, e os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente (art. 17)¹⁹³.

Excepcionalmente, a descarga de óleo, misturas oleosas, substâncias nocivas ou perigosas de qualquer categoria, e lixo, em águas sob jurisdição nacional, poderá ser excepcionalmente tolerada para salvaguarda de vidas humanas, pesquisa ou segurança de navio, nos termos do regulamento. Para fins

¹⁹¹BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

¹⁹²BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

¹⁹³BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

de pesquisa, deverão ser atendidas as seguintes exigências, no mínimo que: a descarga seja autorizada pelo órgão ambiental competente, após análise e aprovação do programa de pesquisa; esteja presente, no local e hora da descarga, pelo menos um representante do órgão ambiental que a houver autorizado; o responsável pela descarga coloque à disposição, no local e hora em que ela ocorrer, pessoal especializado, equipamentos e materiais de eficiência comprovada na contenção e eliminação dos efeitos esperados¹⁹⁴.

No artigo 20 é estabelecido que a descarga de resíduos sólidos das operações de perfuração de poços de petróleo será objeto de regulamentação específica pelo órgão federal de meio ambiente. As circunstâncias em que a descarga em águas sob jurisdição nacional, de óleo e substâncias nocivas ou perigosas ou misturas que os contenham, de água de lastro e de outros resíduos poluentes for autorizada, não desobrigam o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga (art.21). Qualquer incidente ocorrido em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e suas instalações de apoio, que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, deverá ser imediatamente comunicado ao órgão ambiental competente, à Capitania dos Portos e ao órgão regulador da indústria do petróleo, independentemente das medidas tomadas para seu controle (art.22). A entidade exploradora de porto organizado ou de instalação portuária, o proprietário ou operador de plataforma ou de navio, e o concessionário ou empresa autorizada a exercer atividade pertinente à indústria do petróleo, responsáveis pela descarga de material poluente em águas sob jurisdição nacional, são obrigados a ressarcir os órgãos competentes pelas despesas por eles efetuadas para o controle ou minimização da poluição causada, independentemente de prévia autorização e de pagamento de multa¹⁹⁵.

As infrações e sanções por descumprimento da lei são estabelecidas nos artigos 25 e 26. São responsáveis pelo cumprimento desta Lei a autoridade marítima, por intermédio de suas organizações competentes, além dos órgãos federais, estaduais, municipais, regulador da indústria e do petróleo com as seguintes atribuições: fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio e

¹⁹⁴BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

¹⁹⁵BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, atuando os infratores na esfera de sua competência; levantar dados e informações e apurar responsabilidades sobre os incidentes com navios, plataformas e suas instalações de apoio que tenham provocado danos ambientais; encaminhar os dados, informações e resultados de apuração de responsabilidades ao órgão federal de meio ambiente, para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis; e comunicar ao órgão regulador da indústria do petróleo irregularidades encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, quando atinentes à indústria do petróleo (art. 27); prevendo ainda, outras disposições complementares e finais¹⁹⁶. No próximo ponto aborda-se a questão da navegabilidade e sua segurança.

2.5 Da navegabilidade e sua segurança

A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se pela Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Nesse sentido, as embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro. Também estão sujeitos a esta lei as embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional¹⁹⁷.

A referida lei prevê que cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio (art.3º)¹⁹⁸. Estabelece a inspeção naval considerando a atividade de cunho administrativo, que consiste na

¹⁹⁶BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

¹⁹⁷Art. 1º A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei. BRASIL. Lei nº 9.537.1997.

¹⁹⁸Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio. Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei. BRASIL. Lei nº 9.537.1997.

fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio¹⁹⁹.

Prevê ainda a vistoria como ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas²⁰⁰.

O Decreto 2.596 de 18 de maio de 1998 regulamenta a lei 9.537/97 dispondo sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional brasileira. Estabelece no artigo 3º que a navegação é classificada como a) mar aberto: a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas, podendo ser de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros; cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores; e apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na zona econômica exclusiva, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos; b) águas de interior: a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas²⁰¹.

Para tanto a autoridade marítima poderá delegar competência para entidades especializadas, públicas ou privadas, para aprovar processos, emitir documentos, realizar vistorias e atuar em nome do governo brasileiro em assuntos relativos à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição ambiental²⁰².

¹⁹⁹BRASIL. Lei nº 9.537.1997.

²⁰⁰BRASIL. Lei nº 9.537.1997.

²⁰¹BRASIL. Decreto 2.596. 1998.

²⁰²BRASIL. Decreto 2.596. 1998.

3 O TRÁFICO MARÍTIMO E AS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA MANUTENÇÃO DO MEIO AMBIENTE ECOLÓGICAMENTE EQUILIBRADO

A manutenção do meio ambiente ecologicamente equilibrado exige ações por parte do Estado e da coletividade denominadas de políticas públicas. Para tanto, no presente aborda-se a contextualização das políticas públicas, o espaço em que elas são inseridas, a Política Nacional do Meio Ambiente, a Política Nacional de Proteção do Mar e a Política Marítima Nacional para finalmente estudar as políticas públicas ambientais como efetivação da cidadania.

3.1 Contextualização de políticas públicas

A política pública normalmente é um conjunto de ações ou programa instituído pelo bem ou interesse comum. O conceito tem ligação direta com a “política” que advém da palavra de origem grega ‘polis’, que se refere as coisas da cidade, ou seja “ ao que é urbano, público, civil e social”²⁰³

Nas explicações de Rodrigues, Aristóteles, no século 4^a.C, foi o primeiro filósofo a desenvolver um tratado sobre o tema. O autor referia-se que a política era a arte ou ciência do Governo e apresentava uma tipologia das formas de governar. Na era moderna, a idéia de política começa a ser substituída como “ciência do Estado” ou “ ciência política”, que dizia respeito à “atividade ou ao conjunto de atividades que, de alguma maneira, faz referência ao Estado. Como tal, o conceito de política está estreitamente vinculado ao de poder”²⁰⁴. Reitera, ainda, que a política é:

um conjunto de procedimentos que expressam relações de poder e que se orienta à resolução de conflitos no que se refere aos bens públicos. Em uma palavra, a política implica a possibilidade de resolvermos conflitos de uma forma pacífica²⁰⁵.

Para a maioria da doutrina os aspectos conceituais das políticas públicas envolvem três dimensões: a institucional denominada de “polity”, ordenado pelo sistema político e delineado pelo sistema jurídico; a processual “politics” que se

²⁰³RODRIGUES, Marta Maria Assumpção. *Políticas Públicas*. São Paulo: Publifolha, 2010.p.13

²⁰⁴RODRIGUES, Marta Maria Assumpção. *Políticas Públicas*. São Paulo: Publifolha, 2010.p.13

²⁰⁵RODRIGUES, Marta Maria Assumpção. *Políticas Públicas*. São Paulo: Publifolha, 2010.p.13

dá pela dinâmica da política e da competição do poder; e a material “policy” que envolve o conteúdo concreto dita como o “Estado em ação”. Salienta-se que as três esferas são permanentes e se influenciam reciprocamente.

Para Souza,

não existe uma única, nem melhor, definição sobre o que seja política pública. Mead (1995) a define como um campo dentro do estudo da política que analisa o governo à luz de grandes questões públicas e Lynn (1980), como um conjunto de ações do governo que irão produzir efeitos específicos. Peters (1986) segue o mesmo veio: política pública é a soma das atividades dos governos, que agem diretamente ou através de delegação, e que influenciam a vida dos cidadãos. Dye (1984) sintetiza a definição de política pública como “o que o governo escolhe fazer ou não fazer” A definição mais conhecida continua sendo a de Laswell, ou seja, decisões e análises sobre política pública implicam responder às seguintes questões: quem ganha o quê, por quê e que diferença faz²⁰⁶.

Dessa forma, observa-se que várias são as definições de políticas públicas, sendo um processo pelo qual os diversos atores que compõem a sociedade tomam decisões coletivas que objetivam um interesse comum. Nas palavras de Schimidt:

configuram decisões de carácter geral que apontam rumos e linhas estratégicas de atuação governamental, reduzindo os efeitos da descontinuidade administrativa e potencializando os recursos disponíveis ao tornarem públicas, expressas e acessíveis a população e aos formadores de opinião as intenções do governo no planejamento de programas, projetos e atividades²⁰⁷

Normalmente, a política pública é gerada por uma situação de dificuldade ou por algum problema, que chama a atenção do Estado, aqui envolvendo todos os atores de forma ampla, na qual é inserido numa agenda política. Assim, há a formulação da política pública que é a definição sobre a maneira de solucionar o problema político em pauta e a escolha das alternativas a serem adotadas. A próxima fase é a de implementação da concretização da formulação, através de ações e atividades que materializam as diretrizes, programas e projetos, e está a cargo do aparelho burocrático (administração). E por último se dá sua avaliação, na qual é analisada seus resultados custos e aceitação pelos cidadãos.

²⁰⁶SOUZA, Celina. *Políticas Públicas: uma revisão da literatura*. Sociologias, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16.pdf>. Acesso em: 16 jun 2011.

²⁰⁷SCHIMIDT, João Pedro. *Para entender as políticas públicas: aspectos conceituais e metodológicos*. In: REIS, Jorge Renato; LEAL, Rogério Gesta. (Org.). *Direitos sociais e políticas públicas: desafios contemporâneos*. Tomo 8. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2008, p. 2310.

Desse modo, ampliando a conceituação, Souza²⁰⁸ explica que as políticas públicas em geral ou aquelas denominadas sociais, são campos multidisciplinares que focalizam as explicações sobre a natureza e o processo, sendo que uma teoria geral da política pública implica na mescla de teorias construídas em outros campos como da sociologia, da ciência política e da economia. Para a autora uma teoria da política pública precisa também explicar as inter-relações entre Estado, política, economia e sociedade, já que ambas as instituições “partilham um interesse comum na área e têm contribuído para avanços teóricos e empíricos”²⁰⁹.

Nesse sentido, a definição de políticas públicas permeia um campo de estudo que vem trazendo importantes contribuições para compreender o funcionamento das instituições e das complexidades que envolvem a vida nos dias atuais. Desse modo, a análise de políticas públicas é um campo de estudos que vem trazendo importantes contribuições para a melhor compreensão do funcionamento das instituições políticas e das complexidades que envolvem a vida política nos dias atuais. Para tanto, “investigando os resultados, as políticas (*policies*), entende-se melhor os processos (*politics*) e o aparato institucional (*polity*) da política.”²¹⁰.

Por isso, pode-se dizer que políticas públicas são tanto aquelas sociais, quanto aquelas econômicas e, conseqüentemente, as ambientais também. Nesse sentido, havendo inter-relação entre os campos, conforme preconiza o art. 225 da Constituição Federal, é dever do Poder Público e da coletividade defender e preservar o meio ambiente para gerações presentes e futuras. A seguir adentra-se no espaço e as políticas públicas

3.2 O espaço e as políticas públicas

A questão ambiental apresenta-se como um dilema social. Para tanto o risco ambiental é um opção civilizatória. Assim, há a inclusão do espaço local no

²⁰⁸SOUZA, Celina. *Políticas Públicas: uma revisão da literatura*. Sociologias, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16.pdf>. Acesso em: 16 jun 2011.

²⁰⁹SOUZA, Celina. *Políticas Públicas: uma revisão da literatura*. Sociologias, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16.pdf>. Acesso em: 16 jun 2011.

²¹⁰SCHIMIDT, João Pedro. *Para entender as políticas públicas: aspectos conceituais e metodológicos*. In: REIS, Jorge Renato; LEAL, Rogério Gesta. (Org.). *Direitos sociais e políticas públicas: desafios contemporâneos*. Tomo 8. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2008, p. 2310

global, o que pode ser denominado de "glocalização"²¹¹. Por isso, os interesses, nesse caso, são coletivos e transindividuais. Desse modo, os impasses colocados pela relação do Estado Social e a questão ambiental se relacionam na qualidade de vida das pessoas que passam a ter um novo interesse o difuso. A questão ambiental impõe uma revisão de conceitos e estruturas e apresentou um novo ator, as gerações futuras. "Uma política para a questão ambiental implica, assim, em um novo pacto social"²¹².

Para Vieira, "a degradação intensiva de espaços naturais acarreta a destruição de certas culturas e até mesmos de povos inteiros"²¹³. Por isso, as lutas pela preservação do meio ambiente se deram em escala mundial, pois além de ser uma questão local e nacional, o meio ambiente é um problema global.

Pode-se dizer que, com o advento da globalização, o homem tem sido o mais eficiente destruidor da natureza, vez que usa e abusa dos produtos como se fossem todos renováveis. Para Nailini²¹⁴, "a crise contemporânea é uma crise de paradigma e para mudar o paradigma se faz necessário uma mudança de atitude da população". Dessa forma, a mudança começa no espaço e como cada um vive; já o que acontece nas grandes dimensões, nada mais é do que um reflexo de ações locais. Cabe a cada indivíduo, em nível local, fazer a sua parte, ou seja, "dar a sua contribuição ao meio ambiente, pois somente através de ações preventivas é que se pode melhorar a qualidade de vida do planeta"²¹⁵.

Por isso a integração comunitária nasce como mecanismo de enfretamento da crise, subdividindo a responsabilidade de todos nas várias esferas. Para tanto, o princípio da subsidiariedade remodela essa responsabilidade, tendo como principal função a complementariedade. Apresenta-se interligado a outros princípios que vão nortear os ordenamentos jurídicos e as instituições públicas. "O

²¹¹BOLZAN, José Luis Moraes de. *Gestão Local e Políticas Públicas*. Porto Alegre: IPR/Corag, 2010, p.95.

²¹²BOLZAN, José Luis Moraes de. *Gestão Local e Políticas Públicas*. Porto Alegre: IPR/Corag, 2010, p.96.

²¹³VIEIRA, Liszt. *Cidadania e globalização*. 7.ed. Rio de Janeiro: Record, 2004, p.92.

²¹⁴NAILINI, José Renato. *A cidadania e o protagonismo ambiental*. Revista de Direito Ambiental. São Paulo: Revista dos Tribunais, n.35, 2004, p. 58.

²¹⁵NAILINI, José Renato. *A cidadania e o protagonismo ambiental*. Revista de Direito Ambiental. São Paulo: Revista dos Tribunais, n.35, 2004, p. 58.

princípio de subsidiariedade pode ser aplicável nas relações entre órgãos centrais e locais, verificando-se, também, o grau de descentralização”²¹⁶.

Assim, as federações e a sociedade internacional priorizam o princípio da subsidiariedade, objetivando a integração, sem reduzir potencialidade dos entes locais. A ideia de subsidiariedade está intensamente ligada à de federação, pois sua capacidade de efetivação se dá pelos fins individuais e sociais. O princípio também está relacionado com a situação constitucional de competências dos entes e o processo de descentralização política e administrativa.

Desse modo, o federalismo torna-se essencial componente do governo democrático, preservando a diversidade histórica e individual, as minorias e o princípio da subsidiariedade. É também meio de proteção da liberdade e reforça a democracia. Por isso, o princípio da subsidiariedade não deve ser interpretado como uma norma que propõem o Estado Mínimo, mas “assemelha-se a uma repartição de competências entre sociedade e Estado”²¹⁷.

Sendo o espaço local o locus da cidadania, esta é exercida através da participação nas decisões de interesse público. O espaço local “deve ser o responsável pela execução de políticas públicas para o fortalecimento da qualidade de vida”²¹⁸. Para tanto, o princípio da subsidiariedade, como critério definidor de competências no âmbito interno, mostra-se extremamente ponderado e equilibrado, dando importância ao poder local.

Destaca-se a aplicação do princípio da subsidiariedade, restaurando a o poder local. Nesse sentido,

a materialização do princípio da subsidiariedade e sua interface com a democracia e a igualdade viabilizam um aprofundamento da posição de centralidade ao cidadão, maximizada em face da ideia de pertencimento, própria da esfera local²¹⁹.

Logo, fomentar a participação e o aprofundamento da subsidiariedade gera na sociedade o sentimento de responsabilidade com a condução de políticas públicas. No campo da subsidiariedade, a democratização das decisões públicas

²¹⁶BARACHO, José Alfredo de Oliveira. *O princípio de subsidiariedade: conceito e evolução*. Rio de Janeiro: Forense, 1996, p.30.

²¹⁷BARACHO, José Alfredo de Oliveira. *O princípio de subsidiariedade: conceito e evolução*. Rio de Janeiro: Forense, 1996, p.48.

²¹⁸COSTA, Marli. *Gestão Local e Políticas Públicas*. Porto Alegre: IPR/Corag, 2010, p. 107.

²¹⁹HERMANY, Ricardo. *Município na Constituição: poder local no constitucionalismo luso-brasileiro*. Curitiba, Juruá, 2012, p. 67.

conjuga-se na esfera local, instrumentos esses representativos da democracia participativa, ou seja, apropriação do espaço público da sociedade.

Assim, o fortalecimento do poder local na perspectiva da subsidiariedade se justifica na medida em que sirva efetivamente de locus para apropriação do espaço local pela sociedade. Importante destacar “a competência do Município, com a respectiva aplicação da democracia administrativa local, permitindo uma conciliação dinâmica o municipalismo e o efetivo empoderamento da sociedade local”²²⁰.

A participação é um dos requisitos essenciais para o fortalecimento da cidadania no espaço local. O conceito de esfera pública abrange o locus de transparência e de aprendizado social presente na organização interna da administração pública. É no âmbito local que os cidadãos tem a chance de participar de todos os momentos decisórios da gestão pública. Em seguida o assunto a ser tratado é a Política Nacional do Meio Ambiente

3.3 Da Política Nacional de Meio Ambiente

A Política Nacional do Meio Ambiente instituída pela lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no país, condições ao desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana.

Essa lei, com fundamento nos incisos VI e VII do art. 23 e no art. 235 da Constituição Federal, estabelece a política nacional do meio ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, constitui o sistema nacional do meio ambiente (Sisnama) e institui o cadastro de defesa ambiental. (redação dada pela lei nº 8.028, de 1990), atendendo os seguintes princípios: 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; racionalização do uso do solo, do subsolo, da água e do ar; planejamento e fiscalização do uso dos recursos ambientais; proteção dos ecossistemas, com a preservação de áreas representativas; controle e zoneamento

²²⁰HERMANY, Ricardo. *Município na Constituição: poder local no constitucionalismo luso-brasileiro*. Curitiba, Juruá, 2012, p. 149.

das atividades potencial ou efetivamente poluidoras; incentivos ao estudo e à pesquisa de tecnologias orientadas para o uso racional e a proteção dos recursos ambientais; acompanhamento do estado da qualidade ambiental; recuperação de áreas degradadas; proteção de áreas ameaçadas de degradação; educação ambiental a todos os níveis do ensino, inclusive a educação da comunidade, objetivando capacitá-la para participação ativa na defesa do meio ambiente (art. 1º e 2º)²²¹.

Em outras palavras, a política nacional do meio ambiente “deve ser compreendida como o conjunto dos instrumentos legais, técnicos, científicos, políticos e econômicos destinados à promoção do desenvolvimento sustentado da sociedade e economia brasileiras”²²².

Segundo Sirvinskas²²³, a lei em questão definiu conceitos básicos como o de meio ambiente, de degradação e de poluição e determinou os objetivos, diretrizes e instrumentos, além de ter adotado a teoria da responsabilidade. “A política ambiental é a organização da gestão estatal no que diz respeito ao controle dos recursos ambientais e à determinação de instrumentos econômicos capazes de incentivar as ações produtivas ambientalmente corretas”²²⁴.

No artigo 3º da Lei, se estabelece o meio ambiente como o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas; como degradação da qualidade ambiental, a alteração adversa das características do meio ambiente; e como poluição, a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população; criem condições adversas às atividades sociais e econômicas; afetem desfavoravelmente a biota; afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente; lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos; poluidor, a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental; recursos ambientais: a atmosfera, as águas interiores, superficiais e

²²¹BRASIL. Lei 6.938.1981.

²²²ANTUNES, Paulo de Bessa. *Direito Ambiental*. 3. Ed. Rio de Janeiro, Lumen Juris, 1999, p.65.

²²³SIRVINSKAS, Luís Paulo. *Manual de direito ambiental*. 3ª ed. São Paulo: Saraiva, 2005, p. 59.

²²⁴SIRVINSKAS, Luís Paulo. *Manual de direito ambiental*. 3ª ed. São Paulo: Saraiva, 2005, p. 59.

subterrâneas, os estuários, o mar territorial, o solo, o subsolo, os elementos da biosfera, a fauna e a flora²²⁵.

A Política Nacional do Meio Ambiente tem como objetivo (art. 4º) à compatibilização do desenvolvimento econômico social com a preservação da qualidade do meio ambiente e do equilíbrio ecológico; a definição de áreas prioritárias de ação governamental relativa à qualidade e ao equilíbrio ecológico, atendendo aos interesses da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios; o estabelecimento de critérios e padrões da qualidade ambiental e de normas relativas ao uso e manejo de recursos ambientais; o desenvolvimento de pesquisas e de tecnologias nacionais orientadas para o uso racional de recursos ambientais; a difusão de tecnologias de manejo do meio ambiente, a divulgação de dados e informações ambientais e a formação de uma consciência pública sobre a necessidade de preservação da qualidade ambiental e do equilíbrio ecológico; a preservação e restauração dos recursos ambientais com vistas a sua utilização racional e disponibilidade permanente, concorrendo para a manutenção do equilíbrio ecológico propício à vida; à imposição, ao poluidor e ao predador, da obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados, e ao usuário, de contribuição pela utilização de recursos ambientais com fins econômicos. As diretrizes da Política Nacional do Meio Ambiente serão formuladas em normas e planos, destinados a orientar a ação dos Governos da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios no que se relaciona com a preservação da qualidade ambiental e manutenção do equilíbrio ecológico, observados os princípios estabelecidos no art. 2º desta Lei (art. 5º)²²⁶.

Nesse viés, o objetivo geral da Política Nacional do Meio Ambiente está dividido “em preservação, melhoramento e recuperação do meio ambiente. Preservar é procurar manter o estado natural dos recursos naturais impedindo a intervenção dos seres humanos”²²⁷. Ainda, possui como diretrizes normas e planos destinados a orientar a ação dos governos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios no que se relaciona com a preservação da

²²⁵BRASIL. Lei 6.938.1981.

²²⁶BRASIL. Lei 6.938.1981.

²²⁷SIRVINSKAS, Luís Paulo. *Manual de direito ambiental*. 3ª ed. São Paulo: Saraiva, 2005, p. 60.

qualidade ambiental e a manutenção do equilíbrio ecológico, observando os princípios apresentados no capítulo II desse trabalho²²⁸.

Para tanto, são instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente (art. 9º) o estabelecimento de padrões de qualidade ambiental; o zoneamento ambiental; a avaliação de impactos ambientais; o licenciamento e a revisão de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras; os incentivos à produção e instalação de equipamentos e à criação ou absorção de tecnologia, voltados para a melhoria da qualidade ambiental; a criação de espaços territoriais especialmente protegidos pelo Poder Público federal, estadual e municipal, tais como áreas de proteção ambiental, de relevante interesse ecológico e reservas extrativistas; o sistema nacional de informações sobre o meio ambiente; o Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumento de Defesa Ambiental; as penalidades disciplinares ou compensatórias ao não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção da degradação ambiental; a instituição do Relatório de Qualidade do Meio Ambiente, a ser divulgado anualmente pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA; a garantia da prestação de informações relativas ao Meio Ambiente, obrigando-se o Poder Público a produzi-las, quando inexistentes; o Cadastro Técnico Federal de atividades potencialmente poluidoras e/ou utilizadoras dos recursos ambientais; instrumentos econômicos, como concessão florestal, servidão ambiental, seguro ambiental e outros²²⁹.

Para Silva²³⁰, esses instrumentos estão alocados em três grupos distintos. O primeiro é o dos instrumentos de intervenção ambiental, que são os mecanismos condicionadores das condutas e atividades relacionadas ao meio ambiente (incisos I, II, III, IV e VI do art. 9º da citada Lei). O segundo é o dos instrumentos de controle ambiental, que são as medidas tomadas pelo Poder Público no sentido de verificar se pessoas públicas ou particulares se adequaram às normas e padrões de qualidade ambiental, e que podem ser anteriores, simultâneas ou posteriores à ação em questão (incisos VII, VIII, X e IV do art. 9º da lei citada). Por fim, o terceiro é o dos instrumentos de controle repressivo, que são as medidas sancionatórias aplicáveis à pessoa física ou jurídica (inciso IX da Lei citada).

²²⁸BRASIL. Lei 6.938.1981.

²²⁹BRASIL. Lei 6.938.1981.

²³⁰SILVA, José Afonso da. *Direito constitucional ambiental*. 4ª ed. São Paulo: Forense, 1995, p. 216/217.

Pelo exposto, percebe-se que ainda não existe um efetivo plano governamental integrado por parte da União, dos Estados e dos Municípios visando à preservação do meio ambiente. Conforme explica Milaré, “o planejamento ambiental, isolado do planejamento econômico e social é irreal”²³¹. Para ele o meio ambiente é um bem essencialmente difuso e engloba os recursos naturais: águas, solo, ar, flora, fauna e suas relações entre si e com o homem. Por isso, o planejamento necessariamente tem que considerar todos os aspectos envolvidos: o econômico, o social e o ambiental. Assim,

não é possível planejar o uso de qualquer desses recursos apenas sob o prisma econômico-social ou somente sob o aspecto da proteção ambiental. Ora, o planejamento integrado das políticas públicas ainda não existe no Brasil, mercê da excessiva setorialização e verticalização dos diferentes Ministérios. A isso acresce a existência de efetivas definições políticas por parte dos partidos políticos e dos governos, em geral²³².

Nessa esteira, os objetivos da lei são alcançados como a cooperação de todos, sendo reiterados por outras políticas como é o caso da Política Nacional de Proteção do Mar, a seguir a ser estudada.

3.4 Da Política Nacional de Proteção do Mar

O Decreto nº 5.377 de 23 de fevereiro de 2005, aprova a Política Nacional de Proteção do Mar (PNRM). As diretrizes gerais dessa política foram baixadas pelo Presidente da República em 1980. Nas mais de duas décadas transcorridas desde a promulgação da PNRM, os cenários nacional e internacional relativos aos mares, oceanos e zonas costeiras sofreram alterações notáveis, particularmente em relação à moldura jurídica global, em função, principalmente, da entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), em novembro de 1994. Assim sendo, tornou-se necessária a atualização da PNRM.

Nesse sentido,

²³¹MILARÉ, Édis. *Direito do ambiente*. Doutrina, prática, jurisprudência, glossário. 2. ed.rev.atual.e ampl.- são Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2001, p. 290.

²³²MILARÉ, Édis. *Direito do ambiente*. Doutrina, prática, jurisprudência, glossário. 2. ed.rev.atual.e ampl.- são Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2001, p. 290.

a Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM) foi instituída em 1980, tendo por finalidade fixar as diretrizes essenciais à promoção da integração do mar territorial, da plataforma continental e da zona econômica exclusiva (ZEE) ao espaço brasileiro e ao aproveitamento sustentável dos recursos do mar, compreendidos os recursos vivos e não-vivos da coluna d'água, solo e subsolo marinhos, bem como das áreas costeiras adjacentes, de acordo com os interesses nacionais, de forma racional e sustentável para o desenvolvimento socioeconômico do país, gerando emprego e renda e contribuindo para a inserção social²³³.

A Política Nacional de Recursos do Mar tem por finalidade orientar o desenvolvimento das atividades que visem à efetiva utilização, exploração e aproveitamento dos recursos vivos, minerais e energéticos do Mar Territorial, da Zona Econômica Exclusiva e da Plataforma Continental, de acordo com os interesses nacionais, de forma racional e sustentável para o desenvolvimento socioeconômico do País, gerando emprego e renda e contribuindo para a inserção social. Visa essencialmente ao estabelecimento de princípios e objetivos para a elaboração de planos, programas e ações de governo no campo das atividades de formação de recursos humanos; no desenvolvimento da pesquisa, ciência e tecnologia marinha; e na exploração e aproveitamento sustentável dos recursos do mar; e à definição de ações para alcançar os objetivos estabelecidos nesta Política²³⁴.

Para tanto, pode-se dizer que

a Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM), é consolidada em Planos e Programas Setoriais. A execução dessas atividades ocorre de modo descentralizado, por meio de ações desenvolvidas por diversos órgãos, no âmbito federal, estadual e municipal, com intenso envolvimento da comunidade científica e da iniciativa privada²³⁵.

Os recursos do mar são todos os recursos vivos e não-vivos existentes nas águas sobrejacentes ao leito do mar, no leito do mar e seu subsolo, bem como nas áreas costeiras adjacentes, cujo aproveitamento sustentável é relevante sob os pontos de vista econômico, social e ecológico. Os recursos vivos do mar são os recursos pesqueiros e a diversidade biológica, incluindo os recursos genéticos ou qualquer outro componente da biota marinha de utilidade biotecnológica ou de valor para a humanidade. Os recursos não-vivos do mar compreendem os recursos minerais existentes nas águas sobrejacentes ao leito do mar, no leito do mar e seu

²³³CAVALCANTI, Vanessa Maria Mamede. *Plataforma continental: a última fronteira da mineração brasileira*. Brasília: DNPM, 2011, p. 53.

²³⁴BRASIL. Decreto 5.377. 2005.

²³⁵CAVALCANTI, Vanessa Maria Mamede. *Plataforma continental: a última fronteira da mineração brasileira*. Brasília: DNPM, 2011, p. 53.

subsolo, e os recursos energéticos advindos dos ventos, marés, ondas, correntes e gradientes de temperatura²³⁶.

Os princípios básicos da política nacional são a observância às orientações políticas e estratégicas da Presidência da República; a harmonização com as demais políticas nacionais e com o plano plurianual; a definição de prioridades para os programas e ações, conforme previsto no plano plurianual e, também, em função de sua contribuição para a defesa dos interesses nacionais e do desenvolvimento sustentável do País; a execução descentralizada e participativa, incentivando as parcerias da União, dos Estados, dos Municípios, do setor privado e da sociedade; a adoção do princípio da precaução na exploração e aproveitamento sustentável dos recursos do mar; a proteção da biodiversidade e do patrimônio genético existente nas áreas marinhas sob jurisdição nacional e zona costeira adjacente; e a observância dos compromissos internacionais assumidos pelo Governo brasileiro²³⁷.

A PNRM tem como objetivos promover a formação de recursos humanos; estimular o desenvolvimento da pesquisa, ciência e tecnologia marinhas; e incentivar a exploração e o aproveitamento sustentável dos recursos do mar, das águas do leito do mar e seu subsolo, e das áreas costeiras adjacentes²³⁸.

Para tanto, essa política especificamente quanto à exploração e aproveitamento sustentável dos recursos do mar deverá promover a gestão integrada dos ambientes costeiro e oceânico, visando ao uso sustentável dos recursos do mar, e à proteção dos ecossistemas, da biodiversidade e do patrimônio genético, cultural e histórico das áreas marinhas sob jurisdição nacional; sugerir a atualização da legislação brasileira visando a sua aplicação em todos os aspectos concernentes aos recursos do mar, à gestão integrada das zonas costeiras e oceânicas e aos interesses marítimos nacionais; sugerir a fixação, com base nos melhores dados científicos disponíveis, de normas, critérios e padrões de uso para os recursos vivos do mar, com ênfase para as espécies sobreexplotadas ou ameaçadas de sobreexplotação; fomentar projetos e atividades que visem a assegurar, de forma sustentável, o aumento da disponibilidade dos recursos pesqueiros, provenientes da maricultura e da pesca, em águas jurisdicionais brasileiras; promover a elaboração de planos, programas e ações para orientar e estimular o desenvolvimento de atividades turísticas vinculadas ao mar e à zona costeira; incentivar as iniciativas públicas e

²³⁶BRASIL. Decreto 5.377. 2005.

²³⁷BRASIL. Decreto 5.377. 2005.

²³⁸BRASIL. Decreto 5.377. 2005.

privadas referentes ao turismo e às atividades de esporte e recreio praticadas nas águas jurisdicionais brasileiras; incorporar os princípios da sustentabilidade, sob o ponto de vista social, econômico, ambiental e cultural, em todos os programas, projetos e iniciativas para pesquisa, avaliação, exploração e aproveitamento dos recursos do mar; implementar programas e ações para a proteção do ambiente marinho e dos recursos do mar frente às atividades baseadas em terra; orientar, coordenar e controlar as negociações de financiamentos de projetos públicos com organismos multilaterais e agências governamentais e organizações não-governamentais que envolvam os recursos do mar; incentivar o aproveitamento sustentável, a exportação e o consumo dos produtos de origem marinha, bem como a agregação de valor a esses produtos; e fomentar no País a construção de embarcações, plataformas, bóias atradoras, recifes artificiais e outros meios flutuantes e submersos para o ensino, a pesquisa, a exploração e o aproveitamento sustentável dos recursos do mar²³⁹.

A PNRM é condicionada pelos seguintes instrumentos: Constituição Federal de 1988 e legislação nacional pertinente à matéria; Política Marítima Nacional; e atos internacionais dos quais o Brasil é signatário, em especial: Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar; Convenção das Nações Unidas sobre a Diversidade Biológica; Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (Agenda 21); Convenções da Organização Marítima Internacional sobre a Prevenção da Poluição Marinha; e Código de Conduta para a Pesca Responsável – FAO. No próximo item estuda-se a Política Marítima Nacional.

3.5 Política Marítima Nacional

A Política Marítima Nacional (PMN)²⁴⁰, instituída pelo Decreto nº 1.265, de 11 de outubro de 1994, tem por finalidade orientar o desenvolvimento das atividades marítimas do País, de forma integrada e harmônica, visando à utilização efetiva, racional e plena do mar e de nossas hidrovias interiores, de acordo com os interesses nacionais.

Portanto, objetiva o desenvolvimento de uma mentalidade marítima nacional, ou seja,

²³⁹BRASIL. Decreto 5.377. 2005.

²⁴⁰FERREIRA, Marcos José Carvalho. *Estudos Estratégicos Para Os Recursos Do Mar*. Disponível em: <<http://www.sbpcnet.org.br/livro/62ra/conferencias/CO%20Marcos%20Jos%C3%A9%20de%20Carvalho%20Ferreira.pdf>>. Acesso em 03 jan 2013.

é a convicção ou crença, individual ou coletiva, da importância do mar para a Nação Brasileira e o desenvolvimento de hábitos, atitudes, comportamentos ou vontade de agir no sentido de utilizar, de forma sustentável, as potencialidades do mar²⁴¹.

Percebe-se nesse sentido que o povo brasileiro que vive, durante séculos, preferencialmente à beira do mar, dele retirando sustento e alimentação, nele realizando comércio e comunicação com outros países não possui, ainda, como seria natural, uma verdadeira e sólida mentalidade marítima²⁴².

Para tanto, na Política Marítima Nacional os seguintes objetivos são destacados: as atividades marítimas são as relacionadas com o mar, em geral, com os rios, lagoas e lagos navegáveis; as políticas internacionais e setoriais dos diversos Ministérios, quando envolverem atividades marítimas, reger-se-ão pela PMN nesses aspectos; os órgãos da Administração Federal contribuirão, dentro de suas respectivas áreas de competência e de acordo com as atribuições legais, para alcançar os objetivos estabelecidos por esta PMN; e a PMN visa à aplicação inteligente do Poder Marítimo e de seu componente naval, aproveitando os pontos comuns das atividades marítimas, seus pontos de estrangulamentos, fortalecendo as bases humana e econômica e garantindo-lhes a segurança, dentro da grande moldura do ambiente marítimo²⁴³.

Nesse aspecto, registra-se a atuação de dois programas: o Programa de Mentalidade Marítima, desenvolvido pelo CIRM com o objetivo de ações que promovam a mentalidade marítima brasileira e o Centro de Convívio dos Meninos do Mar (CCMar), uma parceria entre a FURG e o BNDES. Trata-se de um espaço para o desenvolvimento de ações educativas e cursos básicos pré-profissionalizantes para estudantes entre 14 e 17 anos da comunidade do Rio Grande, em situação de vulnerabilidade. A missão formal do Centro é ratificar a desejada educação plena, através do intento de formação integral de jovens em situação de vulnerabilidade socioeconômico-ambiental da comunidade do Rio

²⁴¹CEMBRA; FERNANDES, Coord. Luiz Philippe da Costa. *O Brasil e o mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País.* – 2. ed., rev. e ampl. Niterói, RJ : BHMN, 2012, p.456. Disponível em: <http://www.cembra.org.br/images/arquivos_download/2a_Ed_PDF.pdf>. Acesso em 13 jan 2013.

²⁴²CEMBRA; FERNANDES, Coord. Luiz Philippe da Costa. *O Brasil e o mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País.* – 2. ed., rev. e ampl. Niterói, RJ : BHMN, 2012, p.456. Disponível em: <http://www.cembra.org.br/images/arquivos_download/2a_Ed_PDF.pdf>. Acesso em 13 jan 2013.

²⁴³BRASIL. Decreto 1.265.1994.

Grande, atendendo à vocação regional para as ações desenvolvidas no ecossistema costeiro, com ênfase na mentalidade marítima e na inserção dos jovens no mercado de trabalho²⁴⁴. A seguir adentra-se na Política Nacional Ambiental de Transporte Marítimo.

3.6 Política Nacional Ambiental de Transporte Marítimo

A Política Ambiental do Ministério dos Transportes apresenta diretrizes ambientais que servem de orientação para a gestão dos transportes. Tem como referência três princípios: a viabilidade ambiental dos empreendimentos de transportes, o respeito às necessidades de preservação ambiental e a sustentabilidade ambiental dos transportes.

3.6.1 A viabilidade ambiental

Num mundo globalizado, as trocas comerciais estão intensificadas e exigem contínua melhoria da disponibilidade e da qualidade dos serviços de transportes.

Nesse sentido, a variável ambiental veio ser determinante ao processo de gestão da infraestrutura. Por isso,

a viabilidade ambiental passa a ser critério de tomada de decisão sobre os sistemas de transportes, de forma conjunta com os critérios de viabilidade econômica, técnica e social. As variáveis ambientais serão consideradas em todas as fases de desenvolvimento do sistema de transportes: planejamento, projeto, implantação e operação. A importância da viabilidade ambiental da infra-estrutura de transportes reside exatamente no fato de ser considerada na fase de planejamento, quando são exploradas diferentes alternativas para o atendimento da demanda de transportes²⁴⁵.

A viabilidade ambiental nos processos de tomada de decisão tem sido um grande desafio para planejadores e administradores públicos e privados, considerando os interesses econômicos. A esse respeito,

²⁴⁴CEMBRA; FERNANDES, Coord. Luiz Philippe da Costa. *O Brasil e o mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País*. – 2. ed., rev. e ampl. Niterói, RJ : BHMN, 2012, p.456. Disponível em: < http://www.cembra.org.br/images/arquivos_download/2a_Ed_PDF.pdf>. Acesso em 13 jan 2013.

²⁴⁵TRANSPORTES, Ministério. *Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

no âmbito das políticas públicas voltadas para as questões de meio ambiente e desenvolvimento, têm sido criados e aprimorados diversos instrumentos que podem contribuir para a compatibilização entre as atividades antrópicas e a capacidade do meio em suportá-las, maximizar a qualidade de vida das populações humanas e minimizar os impactos ambientais negativos, observados os padrões de qualidade previamente estabelecidos²⁴⁶.

Nas explicações de Montano²⁴⁷, a gestão de ações de natureza ambiental deve ser focada na análise de viabilidade ambiental que, por sua vez, deve observar a confrontação das características do meio que será afetado pela ação com as características das ações que serão realizadas, considerando um horizonte temporal amplo, procurando determinar a intensidade dos efeitos sobre o meio; padrões ambientais de referência, o qual considera a necessidade de adoção de medidas mitigadoras como requisito para a manutenção da viabilidade ambiental; e o modo contínuo pelo monitoramento dos efeitos sobre o meio, após a realização da ação proposta, para verificação das condições reais de qualidade ambiental e aferição da efetividade das medidas de mitigação de efeitos.

Para tanto, o princípio de viabilidade ambiental está diretamente relacionado com os outros dois princípios apresentados a seguir, pois a viabilidade ambiental de um empreendimento de transportes implica a adoção de considerações ambientais e o cumprimento da legislação ambiental de forma que todos os envolvidos assumam o compromisso do respeito às necessidades de preservação ambiental e redução de seus impactos negativos sobre a qualidade ambiental.

²⁴⁶MONTANO, Marcelo; SOUZA, Marcelo Pereira de. *A viabilidade ambiental no licenciamento de empreendimentos perigosos no Estado de São Paulo*. 2008, vol.13, n.4, pp. 435-442. ISSN 1413-4152.. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-41522008000400012>. Acesso em 05 jan 2013.

²⁴⁷MONTANO, Marcelo; SOUZA, Marcelo Pereira de. *A viabilidade ambiental no licenciamento de empreendimentos perigosos no Estado de São Paulo*. 2008, vol.13, n.4, pp. 435-442. ISSN 1413-4152.. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-41522008000400012>. Acesso em 05 jan 2013.

3.6.2 A preservação das normas de preservação do meio ambiente dos sistemas de transportes

A Lei nº 10233, de 05 de junho de 2001, prevê o gerenciamento da infraestrutura e a operação dos transportes terrestres e aquaviários, reiterando o princípio da qualidade ambiental. A preservação da qualidade ambiental torna-se objetivo das ações de transportes, determinando o desenvolvimento de soluções de transportes que promovam a referida compatibilização com a preservação do meio ambiente.

Por isso,

a relação entre transportes e meio ambiente é múltipla e envolve a infraestrutura de transportes, os veículos e os fatores associados de acessibilidade e mobilidade; os usuários do sistema de transportes e as populações afetadas positiva e negativamente, pela implantação e operação da infra-estrutura e dos serviços de transportes; as características e condições do meio ambiente sob influência direta e indireta dos transportes. O alcance do equilíbrio dessa relação se inicia pelo compromisso que todas as partes devem ter de respeito às necessidades de preservação do meio ambiente, assim como pelo reconhecimento de que as demandas de transporte merecem uma resposta do Setor Transportes²⁴⁸.

Atualmente, a legislação ambiental brasileira contempla basicamente todas as possibilidades de preservação da qualidade ambiental, prevendo instrumentos preventivos, corretivos e compensatórios relativos às consequências decorrentes de intervenções na base de recursos naturais e ambientais do país.

3.6.3 Sustentabilidade ambiental

Os preceitos de desenvolvimento sustentável fazem parte de qualquer política ambiental e vêm contribuindo para que as gerações futuras possam desfrutar da base de recursos naturais disponível em nosso país.

O conceito de sustentabilidade determina como “a comunidade sustentável é capaz de satisfazer às próprias necessidades sem reduzir as oportunidades das

²⁴⁸TRANSPORTES, Ministério. *Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

gerações futuras”²⁴⁹. É um processo que, além de continuar a existir no tempo, revela-se capaz de: (a) manter padrão positivo de qualidade, (b) apresentar, no menor espaço de tempo possível, autonomia de manutenção (contar com suas próprias forças), pertencer simbioticamente a uma rede de coadjuvantes também sustentáveis e (c) promover a dissipação de estratégias e resultados, em detrimento de qualquer tipo de concentração e/ou centralidade, tendo em vista a harmonia das relações sociedade-natureza²⁵⁰. Ainda,

o conceito de sustentabilidade ambiental refere-se às condições sistêmicas segundo as quais, em nível regional e planetário, as atividades humanas não devem interferir nos ciclos naturais em que se baseia tudo o que a resiliência do planeta permite e, ao mesmo tempo, não devem empobrecer seu capital natural, que será transmitido às gerações futuras²⁵¹.

Desse modo, o conceito básico de sustentabilidade²⁵² é apresentado na Agenda 21 Brasileira - Bases para Discussão e no relatório da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE. Para tanto,

essa caracterização constituirá referencial para uma atuação setorial harmonizada com o desenvolvimento sustentável, visando inclusive à integração das políticas públicas de transportes com as de outros setores e com o planejamento e ordenamento do território com bases no paradigma do desenvolvimento sustentável²⁵³.

A política ambiental dos transportes apresenta os seguintes conceitos de sustentabilidade²⁵⁴: a sustentabilidade ambiental como a manutenção da capacidade de sustentação dos ecossistemas, o que implica a capacidade de absorção e recomposição dos ecossistemas em face das interferências antrópicas; a sustentabilidade ecológica que se refere à base física do processo de crescimento e tem como objetivo a manutenção de estoques de capital natural

²⁴⁹TRIGUEIRO, André. *Meio ambiente no século 21*. Autores Associados LTDA, Campinas, 2005, p.19.

²⁵⁰TRIGUEIRO, André. *Meio ambiente no século 21*. Autores Associados LTDA, Campinas, 2005, p.19.

²⁵¹MANZINI, E.; VEZZOLI, C. *O desenvolvimento de produtos sustentáveis: os requisitos ambientais dos produtos industriais*. Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005, p.25.

²⁵²TRANSPORTES, Ministério. *Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

²⁵³TRANSPORTES, Ministério. *Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

²⁵⁴TRANSPORTES, Ministério. *Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

incorporados às atividades produtivas; a sustentabilidade social que tem como referência o desenvolvimento e como objeto a melhoria da qualidade de vida da população. Em países com desigualdades, implica a adoção de políticas distributivas e/ou redistributivas e a universalização do atendimento na área social, principalmente na saúde, educação, habitação e seguridade social;

A sustentabilidade política significa o processo de construção da cidadania, em seus vários ângulos e visa garantir a plena incorporação dos indivíduos ao processo de desenvolvimento; a sustentabilidade econômica como aquela que implica uma gestão eficiente dos recursos em geral e caracteriza-se pela regularidade de fluxos do investimento público e privado, ou seja, a eficiência pode e deve ser avaliada por processos macrossociais; a sustentabilidade demográfica sendo aquela que revela os limites da capacidade de suporte de determinado território e de sua base de recursos; implica cotejar os cenários ou tendências de crescimento econômico com as taxas demográficas, sua composição etária e contingentes de população economicamente ativa; a sustentabilidade cultural que relaciona-se com a capacidade de manter a diversidade de culturas, valores e práticas no planeta, no país e/ou numa região, que compõem ao longo do tempo a identidade dos povos; a sustentabilidade institucional que trata de criar e fortalecer engenharias institucionais e/ou instituições que considerem critérios de sustentabilidade; e, por último, a sustentabilidade espacial norteadas pela busca de maior equidade nas relações interregionais. A seguir adentra-se no transporte ambientalmente sustentável.

3.6.4 Transporte ambientalmente sustentável

Atualmente, o transporte marítimo é um dos meios mais usados e constitui parte importante na economia das nações desenvolvidas e em vias do desenvolvimento. O crescimento mundial exige um aumento do transporte marítimo e a frota mundial de navios aumenta a cada ano. Com isto cresce a demanda do combustível, o crescimento dos portos e a quantidade de poluentes gerados²⁵⁵.

²⁵⁵CISNEROS, Juan Carlos Montoya. *Redução dos Impactos Ambientais Causados pelo Transporte Marítimo*. Disponível em: <http://www.ipen.org.br/downloads/XXI/182_Montoya_Juan_C_.pdf> .Acesso em 05 jan 2013.

Por isso, o ideal é que o crescimento do transporte não crie impacto ao meio ambiente, gerando, assim, um desenvolvimento sustentável. Para isso tem que se conjugar medidas de regulamentação, medidas operacionais e medidas tecnológicas, já que na atualidade não se pode conceber uma empresa seja ela marítima, portuária, que não tenha em seu ideal um desenvolvimento sustentável²⁵⁶.

Para Martins,

consagra-se a premissa que desenvolvimento sustentável enseja transportes seguros e sustentáveis. Consubstanciado nos conceitos básicos de sustentabilidade, tem-se propugnado que o conceito de transporte ambientalmente sustentável abrange o transporte que atende às necessidades de mobilidade de forma consistente com o uso de recursos renováveis sem causar risco a saúde pública ou ecossistemas²⁵⁷.

A discussão sobre transporte ambientalmente sustentável envolve ações de proteção ambiental nos níveis local, regional e global que poderiam ser expressos em inúmeros parâmetros de qualidade ambiental. O projeto da OECD acolheu a seguinte definição para transporte ambientalmente sustentável:

transporte que não coloque em risco a saúde pública ou ecossistemas e que atenda às necessidades de mobilidade de forma consistente com (a) o uso de recursos renováveis em níveis abaixo de suas taxas de regeneração e (b) o uso de recursos não renováveis em níveis abaixo do desenvolvimento de substitutos renováveis²⁵⁸.

Nos dias atuais tem-se que só será alcançado o transporte sustentável por meio de um conjunto de medidas que inclua tanto contribuições decorrentes de desenvolvimento tecnológico como alterações significativas na atividade de transporte. “O desenvolvimento sustentável é também uma aspiração do Brasil, e prevê que o atual uso dos recursos naturais não comprometa as necessidades

²⁵⁶CISNEROS, Juan Carlos Montoya. *Redução dos Impactos Ambientais Causados pelo Transporte Marítimo*. Disponível em: <http://www.ipen.org.br/downloads/XXI/182_Montoya_Juan_C_.pdf>. Acesso em 05 jan 2013.

²⁵⁷MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Pré-sal, segurança marítima e desenvolvimento sustentável*. Jus Navigandi, Teresina, ano 15, n. 2473, 9 abr.2010. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/14655>>. Acesso em: 13 jan. 2013.

²⁵⁸TRANSPORTES, Ministério. *Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

desses recursos pelas gerações futuras”²⁵⁹. O Desenvolvimento Sustentável terá, portanto, seu elemento central na preservação dos recursos vivos, por meio da limitação dos efeitos negativos diretos e indiretos, de modo a garantir o equilíbrio espacial e temporal dos sistemas naturais²⁶⁰.

O processo de mudança de paradigma de desenvolvimento deve ser conduzido pela adoção de políticas públicas decorrentes das diretrizes que irão constituir a Agenda 21 Brasileira. Aliás, a participação efetiva de toda a sociedade na definição dessa Agenda e da formulação de políticas públicas intersetoriais que visem à aplicação dos conceitos de sustentabilidade são ações fundamentais, bem como a gestão ambiental portuária a seguir mencionada.

3.6.5 Gestão ambiental portuária

O advento da Lei do Óleo (Lei nº 9.966/00 e Decreto nº 4.136/02) e da Resolução CONAMA nº 293/2001, sobre Planos de Emergência Individuais, obrigou o Ministério dos Transportes, reestruturar, atualizar e revisar a Agenda Ambiental Portuária.

O Plano de Ação constitui-se por um instrumento de coordenação das ações a serem empreendidas nos diversos setores da administração pública ligados às atividades portuárias, objetivando a modernização dos portos, através do desenvolvimento de ações de "descentralização", "desburocratização" e "desregulamentação"²⁶¹. Nesse sentido, a gestão ambiental é

um conjunto de programas e práticas administrativas e operacionais voltados à proteção do ambiente e à saúde e segurança de trabalhadores, usuários e comunidade. Apesar dessa abrangência e importância, e de ser um diferencial competitivo em vários setores da economia, a gestão ambiental ainda é pouco aplicada no sistema portuário brasileiro (porto e retroporto)²⁶².

²⁵⁹TRANSPORTES, Ministério. *Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

²⁶⁰CEMBRA; FERNANDES, Coord. Luiz Philippe da Costa. *O Brasil e o mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País*. – 2. ed., rev. e ampl. Niterói, RJ: BHMN, 2012, p.456. Disponível em: <http://www.cembra.org.br/images/arquivos_download/2a_Ed_PDF.pdf>. Acesso em 13 jan 2013.

²⁶¹TRANSPORTE, Ministério. *Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

²⁶²KITZMANN, Dione; ASMUS, Milton. *Gestão ambiental portuária: desafios e possibilidades*. *Rev. Adm. Pública*, Dez 2006, vol.40, nº.6, p.1041-1060. ISSN 0034-7612. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/06.pdf>> Acesso em 05 jan 2013.

Notório que a implantação e operação de portos e terminais marítimos apresentam grande potencialidade de geração de impactos ambientais diversos²⁶³. Nesse aspecto, destacam-se: alterações na dinâmica costeira, com indução de processos erosivos e de assoreamento e modificações na linha de costa; supressão de manguezais e de outros ecossistemas costeiros; efeitos de dragagens e aterros (incluindo impactos nas caixas de empréstimo); comprometimento de outros usos dos recursos ambientais, especialmente os tradicionais; alteração da paisagem; ocorrência de acidentes ambientais (derrames, incêndios, perdas de cargas); dragagens e disposição de sedimentos dragados; geração de resíduos sólidos nas embarcações (taifa), nas instalações portuárias e na operação e descarte de cargas; contaminações crônicas e eventuais, pela drenagem de pátios, armazéns e conveses, lavagens de embarcações, perdas de óleo durante abastecimento e aplicação de tintas antiincrustantes, à base de compostos estanho-orgânicos; introdução de organismos nocivos ou patogênicos por meio das águas de lastro ou pelo transporte de cargas ou passageiros contaminados; lançamento de efluentes líquidos e gasosos (incluindo odores); e lançamento de esgoto oriundo de instalações portuárias e embarcações²⁶⁴.

Por isso, a ocorrência desses impactos, diretos ou indiretos, gera conflitos diversos, caracterizados por interesses concorrentes, envolvendo principalmente os setores de pesca, turismo e lazer, expansão urbana e proteção ambiental.

Para tanto, o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro - GERCO vem há vários anos trabalhando a realidade da Zona Costeira. A iniciativa do Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro, instituído através da Portaria nº440, do Ministro do Estado da Marinha e Ministro Coordenador da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar - CIRM e que tem a competência para promover a articulação das ações federais incidentes na Zona Costeira, foi elaborar o "Plano de Ação Federal para a Zona Costeira do Brasil", visando a orientar as ações do Governo Federal. Neste Plano, um conjunto de ações específicas contempla o setor portuário, reforçando a necessidade e importância da presente

²⁶³ Este texto é reprodução integral da *Agenda Ambiental Portuária*, aprovada pela Resolução da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar - CIRM nº 006, de 2 de dezembro de 1998.

²⁶⁴ TRANSPORTES, Ministério. *Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

Agenda Ambiental Portuária. O objetivo principal é o "estabelecimento de mecanismos que possibilitem o acompanhamento e o cumprimento de normas de preservação ambiental em todos os portos, permitindo inclusive a avaliação de seus efeitos nesse setor"²⁶⁵.

Em 19 de março de 1998 foi criado, através da Portaria SECIRM nº005, o "Subgrupo Agenda Ambiental Portuária", com as seguintes incumbências: preparar uma Agenda Ambiental para adequação do setor portuário aos parâmetros ambientais vigentes no país, visando ao estabelecimento de mecanismos que possibilitem o acompanhamento e o cumprimento das normas de preservação ambiental em todos os portos; estabelecer procedimentos para confecção de planos de contingência para preparação e resposta em caso de acidentes; estabelecer procedimentos para monitoramento e controle ambiental da atividade portuária; estabelecer orientações gerais para a expansão do setor; estabelecer mecanismos para correção da problemática ambiental nos portos brasileiros²⁶⁶. Por isso, no próximo ponto aborda-se a implementação da gestão ambiental portuária.

3.6.6 Implementação da gestão ambiental portuária

A implementação da gestão ambiental portuária é caracterizada pela crescente importância da função portuária.

Para tanto, os seguintes procedimentos deverão ser priorizados: observância à Política Nacional de Meio Ambiente, à Política Nacional para os Recursos do Mar e à Política Nacional de Recursos Hídricos; observância às convenções, acordos e resoluções internacionais pertinentes; observância aos princípios do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro – Resolução CIRM, de 03 de dezembro de 1997; inserção da dimensão ambiental no processo brasileiro de modernização portuária; ênfase às ações de caráter preventivo; compatibilização com o processo de Gerenciamento Costeiro, via instrumentos de gestão como o Zoneamento Ecológico-Econômico Costeiro e os Planos de Gestão, principalmente em atividades de expansão das áreas portuárias;

²⁶⁵TRANSPORTES, Ministério. *Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

²⁶⁶TRANSPORTES, Ministério. *Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

compatibilização dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos com os planos de ordenamento municipais, metropolitanos de uso do solo e outros específicos, como os que estabelecem unidades de conservação, por exemplo; monitoramento e controle ambiental do dia-a-dia da atividade portuária; implementação de Planos de Contingência, para a preparação e resposta em caso de acidentes²⁶⁷.

No entanto, pode-se constatar que o processo de reformas do setor portuário, deflagrado pela Lei de Modernização dos Portos (Lei no 8.630/93), que constituiu o chamado “novo modelo portuário brasileiro”, não contemplou de forma decisiva a questão ambiental²⁶⁸. Conseqüentemente, mesmo passados tantos anos da promulgação da Lei de Modernização dos Portos, poucas autoridades portuárias têm unidades ambientais adequadamente estruturadas, com pessoal qualificado e em número suficiente, orçamento próprio e políticas consistentes e continuadas. Nesse viés,

poucas empresas privadas do sistema portuário tratam as questões ambientais no âmbito do planejamento, como uma estratégia proativa, que reduz custos e diminui impactos ambientais, evitando as ações de comando e controle que são reativas, dispendiosas e ineficazes em termos socioambientais²⁶⁹.

Por isso, imperioso se faz o controle, a recuperação e o monitoramento ambiental dos portos brasileiros, a ser estudado a seguir.

3.6.7 O controle, a recuperação e o monitoramento ambiental dos portos brasileiros

O controle e recuperação ambiental se inicia segundo suas particularidades ambientais e organizacionais de cada porto. Nesse sentido, o ente portuário deverá estabelecer uma normatização dos procedimentos da operação portuária de forma a evitar impactos ao meio ambiente. Para tanto,

²⁶⁷TRANSPORTES, Ministério. *Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

²⁶⁸KITZMANN, Dione; ASMUS, Milton. *Gestão ambiental portuária: desafios e possibilidades*. *Rev. Adm. Pública*, Dez 2006, vol.40, nº.6, p.1041-1060. ISSN 0034-7612. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/06.pdf>> Acesso em 05 jan 2013.

²⁶⁹KITZMANN, Dione; ASMUS, Milton. *Gestão ambiental portuária: desafios e possibilidades*. *Rev. Adm. Pública*, Dez 2006, vol.40, nº.6, p.1041-1060. ISSN 0034-7612. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/06.pdf>> Acesso em 05 jan 2013.

esta normatização deverá ser compatibilizada com a legislação vigente e normas de segurança à navegação e aos demais instrumentos de atuação da Marinha Brasileira. Deverá ser uma meta do processo de normatização portuária a implantação das normas de qualidade como as ISO 9.000 e ISO 14.000, as quais têm reflexos amplos e positivos para o ambiente portuário, além de aumentar a competitividade do porto em mercados cada vez mais exigentes. Neste sentido, a certificação de operadores e prestadores de serviço deverá ser exigida a médio e longo prazos e acompanhada pela unidade gerencial ambiental do Porto²⁷⁰.

No processo de licenciamento ambiental dos empreendimentos portuários e/ou estabelecidos pela Autoridade Portuária deverão ser observadas as particularidades da realidade local, bem como especificamente monitoramento ambiental (marés, ventos, correntes, qualidade ambiental), controle de erosão e assoreamento (incluindo o gerenciamento das dragagens), risco ambiental e prevenção de acidentes (análises de risco, plano de contingências), resíduos sólidos portuários (coleta, tratamento e destinação final de taifa, resíduos perigosos, cargas apreendidas ou descartadas e outros resíduos decorrentes da operação portuária), controle de efluentes líquidos e gasosos (coleta, tratamento e disposição dos esgotos do porto e das embarcações, sistemas preventivos em drenagens, lançamentos de efluentes de lavagem de porão e de tanques, entre outros), controle da introdução de espécies marinhas exóticas, por água de lastro, conservação dos recursos naturais (pesca, ecossistemas costeiros na área de influência do porto, entre outros) e treinamento e extensão ambiental (treinamento da comunidade portuária visando à prevenção de impactos e melhoria da qualidade ambiental)²⁷¹.

Conseqüentemente, “as conquistas ambientais na área portuária dependem, em grande parte, do estabelecimento e implantação de políticas específicas, como a Agenda Ambiental Portuária”²⁷²

Ainda, cada porto deverá dispor de um Programa de Monitoramento. Este programa precisará contemplar o acompanhamento de parâmetros importantes para o desenvolvimento das atividades portuárias, como: ventos, marés, correntes, resíduos sedimentáveis e batimetria. Bem como parâmetros de

²⁷⁰TRANSPORTES, Ministério. *Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

²⁷¹BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

²⁷²KITZMANN, Dione; ASMUS, Milton. *Gestão ambiental portuária: desafios e possibilidades*. Rev. Adm. Pública, Dez 2006, vol.40, nº.6, p.1041-1060. ISSN 0034-7612. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/06.pdf>> Acesso em 05 jan 2013.

qualidade ambiental, como: oxigênio dissolvido, matéria orgânica e produtos tóxicos (nos corpos d'água), diversidade biológica e cobertura vegetal; ou ainda particulados e outros poluentes atmosféricos²⁷³.

O programa de monitoramento²⁷⁴ deverá ser desenvolvido caso a caso, partindo do conhecimento das características ambientais locais, das fontes poluidoras e dos poluentes gerados. Deverão ser adequadamente avaliados os "parâmetros-chave" a serem acompanhados e a frequência das amostragens/medições, evitando-se custos desnecessários. É recomendado o desenvolvimento de um programa interinstitucional que aproveite institutos de pesquisa. Por conseguinte, menciona-se a seguir os planos de contingência.

3.6.8 Planos de contingência

As unidades gerenciais ambientais portuárias terão que promover a elaboração de Planos de Contingência Locais, contemplando todos os equipamentos portuários existentes e a totalidade dos produtos manipulados²⁷⁵.

Os planos locais deverão buscar a integração com planos regionais e nacionais existentes ou em elaboração, como, por exemplo, o "Plano Nacional de Contingência para o Combate a Acidentes por Derrame de Óleo". Por isso,

diante dessa conjuntura, cabe o levantamento da principal questão acerca do Plano Nacional de Contingência, ou seja, o PNC será formulado através da iniciativa da Indústria de Petróleo e Gás ou do governo Federal. De fato, a atual estrutura de atendimento às emergências na Indústria de Petróleo Brasileira atende às necessidades dessa indústria em nível Regional. Porém, há uma real necessidade de criação de um Plano Nacional de Contingência para a indústria de Petróleo e Gás, uma vez que, além dos recursos de atendimento, é necessária a integração entre as empresas e órgãos públicos. Assim, o principal papel do Plano Nacional de Contingência é a integração das diversas empresas privadas e instituições públicas, com objetivo de tornar mais efetiva a utilização dos atuais recursos humanos, tecnológicos, materiais e financeiros para o atendimento à emergência em acidentes nível IV.²⁷⁶

²⁷³TRANSPORTES, Ministério. Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

²⁷⁴TRANSPORTES, Ministério. Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

²⁷⁵BRASIL. Lei 9.966. Lei do Óleo. 2000.

²⁷⁶CALIXTO, Eduardo. *Contribuições para o Plano de Contingência para derramamento de petróleo e derivado no Brasil*. Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2011, p.210.

Os planos de contingência elaborados deverão conter a identificação e classificação dos acidentes, através de Estudo de Análise de Riscos, envolvendo segurança à navegação e ao transporte, manipulação e armazenamento de produtos perigosos no porto e região; estimativa de frequência das ocorrências; análise das consequências; e um plano operacional, incluindo: administração e logística; ações e responsabilidades; programa de capacitação e treinamento, inclusive simulações; programa de inspeções; e equipamentos e recursos financeiros necessários²⁷⁷.

Com base nestes estudos estabelecer-se-ão medidas preventivas de acidente, envolvendo infra-estrutura adequada, capacitação de recursos humanos, sinalização e sistemas de comunicação, entre outros; planos de emergência, com estrutura organizacional própria, recursos materiais adequados, recursos humanos treinados e sistemas de acionamento e mobilização²⁷⁸. A seguir a questão da segurança.

3.6.9 Da segurança

A segurança marítima engloba algumas vertentes relevantes relacionadas ao meio ambiente, caracterizando-se pelo transporte de petróleo e de produtos químicos, o derrame, descargas operacionais, lavagem de tanques dos navios e águas de lastro. Para Martins,

os acidentes da navegação que resultam em derramamento de petróleo e derivados são causados por inúmeros fatores. São evidenciadas as seguintes causas: i) erro humano da tripulação ou decorrentes de instruções da praticagem; ii) incêndio, explosões e fenômenos da natureza (fortuna do mar); iii) estado precário de navegabilidade e casco simples; iv) idade dos navios; v) adoção de bandeiras de conveniência (BDC); vi) preocupação com a competitividade em detrimento da segurança; vii) descumprimento de normas de segurança. Dados estatísticos revelam que 93 % dos danos causados ao meio marinho decorrem de ação humana, sendo 2% relativas a exploração e produção, 9% referentes a descarga em terra, 33% concernentes a operações de navios, 12% relacionadas a acidentes da navegação e 37% relativas a esgotos urbanos e industriais, restando portanto somente 7% da poluição marinha detectada advinda de causas naturais²⁷⁹.

²⁷⁷TRANSPORTE, Ministério. *Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

²⁷⁸TRANSPORTE, Ministério. *Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

²⁷⁹MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Transporte marítimo e desenvolvimento sustentável*. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XIII, n. 72, jan 2010. Disponível em: <<http://www.ambito->

Os derrames de grande proporção decorrentes de acidentes da navegação, comumente denominados de *marés negras*, e as diversas catástrofes ecológicas ensejaram a adoção de inúmeras e relevantes normativas. Essas Marés Negras são originadas de desastres que envolvem derramamento de petróleo, produtos químicos, explosão de plataformas de exploração, encalhe e, também, lavagem de tanques dos navios e as ações de combate aos estragos provocados por sua ocorrência ultrapassam, na grande maioria, cifras de bilhões de dólares²⁸⁰.

Um dos primeiros casos registrados de maré negra foi provocado pelo navio de bandeira liberiana “Torrey Canyon”, em 18 de Março de 1967 que, ao encalhar em frente à costa da Grã-Bretanha, perto das ilhas Scilly, derramou 123 mil toneladas de petróleo, causando uma maré negra de 300 km quadrados e atingindo 180 km de praias francesas e inglesas. Outros acidentes relevantes marcaram a história da navegação marítima, entre eles: o petroleiro de bandeira liberiana, “Amoco Cadiz” que, em 16 de Março de 1978, ao afundar próximo da costa da Bretanha, derramou 230 mil toneladas de petróleo bruto. A maré negra provocada pelo incidente afetou 320 km da costa francesa ao longo de Finisterra; a explosão do poço de petróleo “Intox One”, 3 de Junho 1979, no golfo do México, provocou a maior maré negra da história. Mais de nove meses de trabalho serão necessários para conseguir estancar a fuga. Ao todo, foi lançado ao mar um milhão de toneladas de petróleo; o Petroleiro “Braer”: (1993), ao encalhar nas rochas da região costeira das ilhas Shetland, na Grã-Bretanha, devido às más condições climáticas, derramou 84.500 toneladas de petróleo, estendendo-se a mancha negra ao longo de 40 quilômetros da costa²⁸¹.

No Brasil, o acidente de maior impacto ambiental é o do NT VICUNA, ocorrido em 16 de novembro de 2004, de bandeira chilena, que explodiu três vezes e naufragou provocando derrame de aproximadamente 4 mil toneladas de três tipos de combustível, principalmente de metanol, na Baía de Paranaguá (PR). A análise do acidente revelou deficiências significativas de controle e prevenção de possíveis acidentes que possam vir a ocorrer no Brasil e serve de indicativo

juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=7102>. Acesso em 05 jan 2013.

²⁸⁰CARVALHO FILHO, José Carlos. *O Pré-sal e os novos desafios na segurança marítima nacional*. Disponível em: <<http://mundorama.net/2010/11/29/o-pre-sal-e-os-novos-desafios-na-seguranca-maritima-nacional-por-jose-carlos-de-carvalho-filho/>>. Acesso em: 13 jan. 2013.

²⁸¹CARVALHO FILHO, José Carlos. *O Pré-sal e os novos desafios na segurança marítima nacional*. Disponível em: <<http://mundorama.net/2010/11/29/o-pre-sal-e-os-novos-desafios-na-seguranca-maritima-nacional-por-jose-carlos-de-carvalho-filho/>>. Acesso em: 13 jan. 2013.

para possível revisão de normas e medidas consubstanciadas no princípio da precaução²⁸².

Assim revela-se a importância de análise do panorama da sustentabilidade e segurança marítima no Brasil, com a necessidade de revisão do Princípio da Precaução. Afirma Martins,

o Princípio da Precaução foi utilizado pela primeira vez no direito ambiental alemão (Vorsorgeprinzip) na década de 70. Consoante preceitos do Princípio, a precaução se baseia na experiência em matérias técnicas e científicas. O Estado deve dotar-se de meios de prevenção de surgimento de danos antes mesmo de existir certeza da existência de risco e implementar sistema de pesquisa que detecte riscos para o ambiente. O princípio impõe às autoridades a obrigação de agir diante de uma ameaça de dano irreversível ao meio ambiente, mesmo que conhecimentos científicos até então acumulados não confirmassem o risco²⁸³.

Preventivamente, uma política da viabilidade ambiental no sistema de transporte marítimo, deve ser pautada nos princípios da precaução e da preservação do meio ambiente e do desenvolvimento sustentável. A seguir estuda-se a importância das políticas públicas para o mar.

3.7 A importância das políticas públicas para o mar

A maioria da população brasileira não percebe a importância do mar, tampouco os recursos marinhos e os benefícios advindos desses.

O mar e as praias são vistos normalmente como sujos e poluídos, há extinção de animais marinhos e isso tem interferência direta na vida das pessoas, mesmo entre os que moram longe do litoral. A sociedade reconhece os esforços do governo na preservação da fauna marinha, mas considera que eles não sejam, ainda, suficientes²⁸⁴.

²⁸²MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Transporte marítimo e desenvolvimento sustentável*. In: Âmbito Jurídico, Rio Grande, XIII, n. 72, jan 2010. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=7102>. Acesso em 05 jan 2013

²⁸³MARTINS, Eliane Maria Octaviano. *Pré-sal, segurança marítima e desenvolvimento sustentável*. Jus Navigandi, Teresina, ano 15, n. 2473, 9 abr.2010. Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/14655>>. Acesso em: 13 jan. 2013.

²⁸⁴CEMBRA; FERNANDES, Coord. Luiz Philippe da Costa. *O Brasil e o mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País*. – 2. ed., rev. e ampl. Niterói, RJ: BHMN, 2012, p.456. Disponível em: <http://www.cembra.org.br/images/arquivos_download/2a_Ed_PDF.pdf>. Acesso em 13 jan 2013.

Nesse sentido,

apesar da reconhecida importância da preservação, o cuidado com o mar e as praias não é a principal preocupação ecológica da maioria dos brasileiros. Há maior apreensão com a preservação das florestas e com a poluição do ar, em todas as regiões do Brasil. Segundo a opinião da maioria, falta ao governo brasileiro dar maior atenção ao funcionamento dos portos e à implementação de pesquisas dos recursos naturais marinhos. Os brasileiros têm conhecimento e sabem a importância do mar, como fonte de alimentos e campo de exploração petrolífera²⁸⁵.

Atualmente, a exploração de petróleo é vista como uma das atividades marinhas mais importantes, juntamente com o turismo marítimo. No entanto, a maioria não se preocupa com a preservação. É pacífica a consagração do mar como um dos recursos estratégicos do planeta, todavia é imprescindível que as questões atinentes a sua preservação não sejam consideradas isoladamente. De acordo com Derani,

A precaução é o cuidado. O princípio da precaução está ligado aos conceitos de afastamento de perigo e segurança das gerações futuras, como também de sustentabilidade ambiental das atividades humanas. Este princípio é a tradução da busca da proteção da existência humana, seja pela proteção de seu ambiente como pelo asseguramento da integridade da vida humana. A partir desta premissa, deve-se também considerar não só o risco eminente de uma determinada atividade, como também os riscos futuros decorrentes de empreendimentos humanos, os quais nossa compreensão e o atual estágio de desenvolvimento da ciência jamais conseguem captar em toda densidade [...]²⁸⁶.

Como visto, as questões do mar afetam toda a sociedade e englobam, conjuntamente, um quadro vasto que interliga desenvolvimento sustentável, direito das gerações futuras e a própria perspectiva da sobrevivência humana. Para tanto, o desenvolvimento sustentável enseja também transportes sustentáveis.

As ações preventivas devem objetivar o desenvolvimento sustentável, buscando o planejamento integrado e participativo, além da adoção de políticas públicas próximo item a ser abordado.

²⁸⁵CEMBRA; FERNANDES, Coord. Luiz Philippe da Costa. *O Brasil e o mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País*. – 2. ed., rev. e ampl. Niterói, RJ: BHMN, 2012, p.456. Disponível em: <http://www.cembra.org.br/images/arquivos_download/2a_Ed_PDF.pdf>. Acesso em 13 jan 2013.

²⁸⁶DERANI, Cristiane. *Direito ambiental econômico*. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 1997, 290 p.

3.8 Políticas públicas ambientais e solidariedade

Os problemas e demandas da esfera pública, também conhecidas como questões coletivas da “*polis*” exigem dos responsáveis em tomar decisão ações e programas que produzam resultados, sendo, nesse caso, denominadas de políticas públicas.

Nesse sentido, havendo inter-relação entre os campos, conforme preconiza o art. 225 da Constituição Federal é dever do Poder Público e da coletividade defender e preservar o meio ambiente para gerações presentes e futuras. Pode-se dizer que políticas públicas são tanto aquelas sociais, quanto aquelas econômicas e, conseqüentemente, as ambientais.

Assim, a política ambiental não precisa apenas da atuação do Poder Público, mas necessita também de ações solidárias que envolvam tanto o Estado quanto à coletividade. Nas palavras de Santos,

a primazia do homem supõe que ele estará colocado no centro das preocupações do mundo, como um dado filosófico e como uma inspiração para as ações. Dessa forma, estão assegurados o império da compaixão nas relações interpessoais e o estímulo à solidariedade social, a ser exercida entre indivíduo e a sociedade e vice-versa e entre a sociedade e o Estado²⁸⁷

O termo solidariedade vem do latim “*solidarium*” e significa aquele que tem os mesmos direitos de cumprimento por inteiro. Está ligada à formação social entre os grupos e realiza, atualmente, a sua “*affectio societatis*”. Por isso, a maioria dos autores consagra a efetivação dos direitos sociais como aqueles direitos de solidariedade²⁸⁸.

Na contextualização de uma cidadania solidária é aquela em que “o cidadão assume um novo papel, tomando consciência de que o seu protagonismo

²⁸⁷SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2002, p.112.

²⁸⁸NABAIS, José Casalta. *Solidariedade Social, Cidadania e Direito Fiscal*. In: GRECO, Marco Aurélio; GODOI, Marciano Seabra (coord.). *Solidariedade Social e Tributação*. São Paulo: Dialética, 2005, p.112.

ativo na vida pública já se não basta com o controle do exercício dos poderes”²⁸⁹. É também denominada de “cidadania responsabilmente solidária”.

A nova concepção de cidadania, formadora de uma sociedade ativa e participante, dever ser redefinida como valores humanos fortalecidos e imanentes junto ao tecido social, pois os “desafios da cidadania são complexos, numerosos, difíceis de lidar, mas devem ser enfrentados a partir de uma atitude de cooperação e solidariedade”²⁹⁰.

Assim, é dever do cidadão a proteção ambiental, proteção que deve ser efetivada por meio de cidadania e da solidariedade. Após uma série de proclamações de direitos e declarações salvaguardando os direitos humanos, talvez, “a ideia de solidariedade só voltará verdadeiramente à ribalta com a afirmação da chamada quarta geração de direitos fundamentais, constituída justamente pelos designados “direitos ecológicos” ou “direitos de solidariedade”²⁹¹. A seguir adentra-se nas políticas públicas ambientais como efetivação da cidadania.

3.9 Políticas públicas ambientais como efetivação da cidadania

A política ambiental não precisa apenas da atuação do Poder Público, mas necessita também de ações solidárias que envolvam tanto o Estado quanto a coletividade.

É dever do cidadão promover a proteção ambiental, proteção que deve ser efetivada por meio de cidadania. Nas palavras de Leal, é necessária uma cidadania ativa que não garanta somente a igualdade de oportunidades aos diferentes projetos institucionalizados como democráticos, mas “ também garantir padrões mínimos de inclusão que tornem possível, à cidadania ativa, criar,

²⁸⁹NABAIS, José Casalta. *Solidariedade Social, Cidadania e Direito Fiscal*. In: GRECO, Marco Aurélio; GODOI, Marciano Seabra (coord.). *Solidariedade Social e Tributação*. São Paulo: Dialética, 2005, p. 125.

²⁹⁰MARTINS, Vinícius Malta. *A Função Promocional do Direito Tributário na Extrafiscalidade por Estímulos: o direito como indutor de uma cidadania ativa e participante*. 2009, p. 73. Disponível em: <http://www.unisc.br/portal/images/stories/mestrado/direito/dissertacoes/2010/viniciusmaltamar_tins.pdf>. Acesso em 28 abr. 2012.

²⁹¹NABAIS, José Casalta. *Solidariedade Social, Cidadania e Direito Fiscal*. In: GRECO, Marco Aurélio; GODOI, Marciano Seabra (coord.). *Solidariedade Social e Tributação*. São Paulo: Dialética, 2005, p.111.

monitorar, acompanhar e avaliar o desempenho dos projetos de governo e proteção da comunidade”²⁹².

Normalmente, a concepção clássica de cidadania (Marshall) veio do advento dos direitos civis conquistados no sec. XVIII, dos direitos políticos do sec. XIX e dos direitos sociais do sec. XX. No entanto, para Vieira esse conceito deve ser criticado uma vez que concebe a cidadania como “passiva” e “privada”²⁹³. Nesse sentido, Arena,

de uma relação entre as instituições e os cidadãos de tipo vertical, bipolar, hierárquico e unidirecional, para uma horizontal, multipolar, partidária e circular; de uma relação fundada sobre a separação e a recíproca diferença, para uma fundada sobre a comunicação e a leal colaboração, de uma relação fundada sobre a transferência de recursos públicos ao privado, para uma na qual sujeitos públicos e cidadãos colocam de forma comum recursos para enfrentar juntos os problemas de uma sociedade sempre mais complexa e sempre mais difícil de administrar²⁹⁴.

Para Leal, a ideia de cidadania ativa proposta no âmbito da Constituição Federal de 1988, não tem a ver fundamentalmente com os direitos reconhecidos pelos entes estatais, no entanto “notadamente, nas práticas sociais e culturais que dão sentido de pertencimento desta cidadania com o seu espaço e tempo”²⁹⁵.

A cidadania ativa pressupõe uma mudança de relação entre o Estado e a sociedade, conforme explica Arena, ou seja, “a necessidade de que todos estejam envolvidos, exatamente porque é da inter-relação de milhões de comportamentos cotidianos que derivam os efeitos positivos ou negativos sobre o ambiente”²⁹⁶.

Desse modo, a questão da efetividade da proteção ao meio ambiente está estritamente vinculada a uma nova forma de Estado em que se exige uma cidadania participativa, que é compreendida como uma ação conjunta do Estado e da coletividade na proteção ambiental. “Trata-se, efetivamente, de uma

²⁹²LEAL, Rogério Gesta. *Estado, Administração Pública e Sociedade: novos paradigmas*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2006, p. 153.

²⁹³VIEIRA, Liszt. *Os argonautas da cidadania. A sociedade civil na globalização*. Rio de Janeiro/São Paulo, Editora Record, 2001, p. 220.

²⁹⁴ARENA, Gregório. *Administração dividisa*. In: LEAL, Rogério Gesta. (Org). *A administração pública compartilhada na Brasil e na Itália: reflexões preliminares*. Porto Alegre. Edunisc, 2008, p.96.

²⁹⁵LEAL, Rogério Gesta. *Estado, Administração Pública e Sociedade: novos paradigmas*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2006, p. 50.

²⁹⁶ARENA, Gregório. *Administração dividisa*. In: LEAL, Rogério Gesta. (Org). *A administração pública compartilhada na Brasil e na Itália: reflexões preliminares*. Porto Alegre. Edunisc, 2008, p. 43-44.

responsabilidade solidária e participativa, unindo de forma indissociável Estado e cidadãos na preservação do meio ambiente”²⁹⁷

Observa-se que a juridicidade do meio ambiente está ligada a terceira geração de direitos, mas que ultrapassa da esfera individual, abrangendo também o coletivo, ou seja, toda a espécie humana. Assim, estando um direito interligado ao outro, falar em política pública ambiental necessariamente se faz necessário falar em educação.

A cidadania está intimamente ligada à questão do Estado e o seu modo de governo, sendo que a educação é fonte crucial para demandar a visão de cidadão na imposição de seus direitos, como explica Gorcevski,

a educação é ponto chave para o desenvolvimento reflexivo em relação ao meio ambiente, demonstrando assim, a formação pautada na busca pelo reconhecimento de que devemos pensar e agir como verdadeiros cidadãos inseridos neste cenário grandioso. E ser cidadão é ter consciência de ser sujeito de direitos. Direito à vida, à liberdade, à propriedade, à igualdade de direitos, enfim direitos civis, políticos e sociais. Mas este é um dos lados da moeda. Cidadania pressupõe também deveres²⁹⁸

Como se vê, é de fundamental importância para o exercício da cidadania a educação e a consciência dos sujeitos para com seus direitos e deveres, de modo a abranger a participação e a solidariedade. Assim, a educação “é uma construção social repleta de subjetividades, de escolhas valorativas e de vontades políticas, dotada de uma especial singularidade que reside na capacidade reprodutiva dentro da sociedade”²⁹⁹.

Para tanto, conforme Costa,

a educação, de modo geral, e a educação ambiental, especificamente, tem um importante papel a desenvolver no sentido de fortalecer o sentimento de responsabilidade para com a preservação e conservação do meio ambiente. Do mesmo modo, cabe a educação a importante tarefa de promover a cidadania, a partir da qual, o homem passa à

²⁹⁷LEITE, José Rubens Morato. *Sociedade de risco e Estado*. In: CANOTILHO, José Joaquim Gomes; LEITE, Rubens Morato (Org). *Direito constitucional ambiental brasileiro*. 2.ed. ver. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 154.

²⁹⁸GORCZEVSKI, Clovis; PIRES, Nara Suzana Stainr. *A educação como instrumento de efetivação de um Estado de direito ambiental*. In: CUSTODIO, André Viana. *Meio Ambiente, Constituição e Políticas Públicas*. Curitiba: Multideia, 2011, p. 43.

²⁹⁹LOUREIRO, Carlos Frederico de. *Educação Ambiental e movimentos sociais na construção da cidadania ecológica planetária*. In: LOUREIRO, Carlos Frederico; LAYRARGUES, P.P.; CASTRO, R.S.(orgs). *Educação Ambiental: repensando espaços da cidadania*. São Paulo: Cortez, 2002, p. 80.

condição de ator social, deixando a condição de mero espectador dos fatos e acontecimentos da sua própria história³⁰⁰.

Comprova-se que é obrigação de todos a preservação e conservação de meio ambiente, com o exercício efetivo de uma cidadania ativa, sendo que um dos mecanismos dessa cidadania é a educação. Salienta-se ainda, que é preciso garantir o controle e participação social na formulação e execução de políticas públicas, sempre considerando a questão ambiental. Nessa esteira,

o direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado se insere ao lado do direito à vida, à igualdade, à liberdade, caracterizando-se pelo cunho social amplo e não meramente individual. Da leitura global dos diversos preceitos constitucionais ligados a proteção ambiental, chega-se à conclusão de que existe verdadeira consagração de uma política ambiental, como também um dever jurídico constitucional atribuído ao Estado e a coletividade³⁰¹.

Portanto, a efetividade da proteção constitucional do meio ambiente, cuja ordem social e econômica encontra-se interligada, exige a tomada de consciência e educação, requerendo uma cidadania ativa, que compreenda a ação conjunta entre Estado e coletividade e trate de uma responsabilidade solidária e participativa que se realiza através das políticas públicas.

³⁰⁰COSTA, Marli Marlene Moraes; REISA, Suzete da Silva. *Em busca de uma cidadania ambiental: possibilidades e perspectivas a partir da educação ambiental*. In: REIS, Jorge Renato; WEBER, Eliana; BITENCOURT, Caroline Müller. *Estudos Ambientais: livro em homenagem ao prof. João Telmo Vieira*. Porto Alegre: [s.c.p.], 2009, p.122

³⁰¹LEITE, José Rubens Morato. *Sociedade de risco e Estado*. In: CANOTILHO, José Joaquim Gomes; LEITE, Rubens Morato (Org). *Direito constitucional ambiental brasileiro*. 2.ed. ver. São Paulo: Saraiva, 2008, p.197.

CONCLUSÃO

Atualmente, a questão ambiental constitui uma das mais importantes temas de atenção e debate por parte dos múltiplos atores sociais que compõem a sociedade. O meio ambiente estabelece a interação do conjunto de elementos naturais, artificiais e inclusive culturais, uma vez que esses propiciam o desenvolvimento equilibrado da vida em todas as suas formas.

Assim, a problemática do meio ambiente ganhou status jurídico em decorrência de sua crescente interferência no habitat natural e em todo o planeta terra, fruto de inevitável atividade industrial e da exploração demográfica. O direito ao meio ambiente e o reconhecimento como direito fundamental ocorrem ao término da Segunda Guerra Mundial.

A primeira menção ao meio ambiente em tratado internacionais foi feita, de forma indireta, no Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais, em 1966, em que o direito à saúde aparece ao lado de um direito a um nível de vida adequado. A inclusão do meio ambiente equilibrado, tanto nos direitos humanos quanto nos direitos fundamentais, é reafirmar uma determinação de respeito e preservação da vida, bem este tido como núcleo de todas as declarações e de todos os direitos fundamentais.

Portanto, como a questão ambiental interage com múltiplas e variadas relações, deve-se considerar o tema tanto numa abordagem social como patrimônio da coletividade, como uma abordagem política, como objeto da gestão do Poder Público e da comunidade, enfatizando a sobrevivência humana. Nesse sentido, estabelece o art. 225 da Constituição Federal, que “todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”.

Consequentemente, é de fundamental importância que ações sejam promovidas de modo a proporcionar um meio ambiente ecologicamente equilibrado. Nesse contexto, o desenvolvimento econômico e o bem estar do homem dependem dos recursos da Terra. Para tanto, o desenvolvimento

econômico e o cuidado com o meio ambiente são compatíveis, interdependentes e necessários.

Desse cenário, decorre a codificação, em sentido estrito, das normas de tráfego e tráfico marítimos internacionais, normatizadas, respectivamente, pelo direito marítimo privado e direito marítimo público. O tráfico marítimo compreende o comércio marítimo, a atividade empresarial do transporte marítimo e consequente exploração do navio como meio de transporte. Via de consequência, prepondera o fator econômico, e as normas relativas ao tráfico marítimo são as normas de direito privado. Portanto, a questão do transporte marítimo tem importância vital no âmbito do desenvolvimento sustentável.

Desde épocas mais remotas da história universal, o mar consagra-se como espaço que mais se destaca no desenvolvimento econômico mundial. As questões do mar e da terra englobam, conjuntamente, um quadro vasto que interliga desenvolvimento sustentável, direito das gerações futuras e a própria perspectiva da sobrevivência humana.

Ainda não há de se esquecer, que o direito em questão (meio ambiente) impõe determinadas tarefas ao poder público, o que, de certa forma, o obriga, ainda que em menor grau, a adotar políticas públicas para garantir que o nosso meio ambiente seja ecologicamente equilibrado. Eis o dever fundamental do Estado e também dos cidadãos de, sob uma forma ou sob outra, manter o meio ambiente saudável.

O fato do meio ambiente ser bem de uso comum do povo proclama a natureza de direito público subjetivo, difuso, no interesse de toda a coletividade. Para tanto, a CNUDM III definiu, de forma precisa, os espaços marítimos e consagrou inovações em matéria de direito do mar ao consolidar os conceitos herdados dos costumes internacionais e textos esparsos. Ela traz referências de quase todo o espaço oceânico e de seus usos: navegação, exploração e exploração de recursos, conservação e contaminação, pesca e tráfego marítimo.

Em seu preâmbulo estabelece que através da cooperação mútua entre Estados, as questões relativas ao direito do mar serão reguladas pela Convenção, priorizando a manutenção da paz, da justiça e do progresso de todos os povos do mundo. Os objetivos da Convenção é estabelecer uma ordem jurídica para os mares e oceanos que facilite as comunicações internacionais e promova os usos

pacíficos dos mares e oceanos, a utilização equitativa e eficiente dos seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a proteção e a preservação do meio marinho.

Em sede nacional, várias leis fazem a regulamentação quanto ao direito do mar. A Lei 8.617/93 estabelece a regulamentação sobre o mar territorial, a plataforma continental, a zona econômica exclusiva e a zona contígua. Ainda sobre matéria, há o Decreto 50.877/61 que dispõe sobre o lançamento de resíduos nas águas interiores e litorâneas do país; o Decreto Legislativo 74/76 que aprova a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil e Danos Causados por Óleos de Bruxelas de 1969; o Decreto 79.437/77 que promulgou essa Convenção e sua aplicação, a qual está regulamentada pelo Decreto 83.540/79 e o Decreto legislativo 4/87 que aprova a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição Causada por Navios de 1973. A Convenção MARPOL é a mais importante convenção ambiental marítima. Foi idealizada para minimizar a poluição dos mares e tem como objetivo preservar o ambiente marinho pela eliminação completa de poluição por óleo e outras substâncias prejudiciais, bem como minimizar as consequências nefastas de descargas acidentais de tais substâncias.

O Estado brasileiro, além da norma constitucional 225 que reitera tal obrigação, possui uma política nacional do meio ambiente instituída pela Lei 6.938/81. Na referida lei se estabelece a responsabilidade civil objetiva por danos por poluição e as penalidades para os agentes poluidores, obrigando os responsáveis a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros afetados, independentemente da existência de culpa. Além dessa, a Lei 9.966, de 28 de abril de 2000, também conhecida como Lei do Óleo, estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em águas sob jurisdição nacional.

Normalmente, a política pública é gerada por uma situação de dificuldade ou por algum problema, que chama a atenção do Estado, aqui envolvendo todos os atores de forma ampla. Por conseguinte, a questão ambiental apresenta-se como um dilema social. Para tanto o risco ambiental é um opção civilizatória. Assim, há a inclusão do espaço local no global, o que pode ser denominado de

glocalização. Por isso, os interesses, nesse caso, são coletivos e transindividuais. Desse modo, os impasses colocados pela relação do Estado Social e a questão ambiental se relacionam na qualidade de vida das pessoas que passam a ter um novo interesse o difuso. A questão ambiental impõe uma revisão de conceitos e estruturas e apresenta um novo ator, as gerações futuras. Conseqüentemente, uma política para a questão ambiental implica, assim, em um novo pacto social.

Nesse sentido, a política nacional do meio ambiente instituída pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no país, condições ao desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana. Percebe-se, pelo contexto, que ainda não existe um efetivo plano governamental integrado por parte da União, dos Estados e dos Municípios visando à preservação do meio ambiente.

Em relação à Política Nacional de Recursos do Mar, essa tem por finalidade orientar o desenvolvimento das atividades que visem à efetiva utilização, exploração e aproveitamento dos recursos vivos, minerais e energéticos do Mar Territorial, da Zona Econômica Exclusiva e da Plataforma Continental, de acordo com os interesses nacionais, de forma racional e sustentável para o desenvolvimento socioeconômico do País. Com isso, haverá a geração de emprego, renda e contribuição para a inserção social. Para tanto, na Política Marítima Nacional os seguintes objetivos são destacados: as atividades marítimas são as relacionadas com o mar, em geral, com os rios, lagoas e lagos navegáveis; as políticas internacionais e setoriais dos diversos Ministérios, quando envolverem atividades marítimas, reger-se-ão pela PMN nesses aspectos; os órgãos da Administração Federal contribuirão dentro de suas respectivas áreas de competência e de acordo com as atribuições legais para alcançar os objetivos estabelecidos por esta PMN; e a PMN visa à aplicação inteligente do Poder Marítimo e de seu componente naval, aproveitando os pontos comuns das atividades marítimas, seus pontos de estrangulamentos, o que fortalece as bases humana e econômica e garantindo a segurança, dentro da grande moldura do ambiente marítimo.

Nesse viés é que se apresenta o conceito de sustentabilidade. Pode-se dizer que a comunidade sustentável é capaz de satisfazer as próprias necessidades sem reduzir as oportunidades das gerações futuras. Conceitualmente, sustentabilidade é um processo que, além de continuar a existir no tempo, revela-se capaz de: (a) manter padrão positivo de qualidade, (b) apresentar, no menor espaço de tempo possível, autonomia de manutenção (contar com suas próprias forças), pertencer simbioticamente a uma rede de coadjuvantes também sustentáveis e (c) promover a dissipação de estratégias e resultados, em detrimento de qualquer tipo de concentração e/ou centralidade, tendo em vista a harmonia das relações sociedade-natureza.

Para tanto, o conceito de sustentabilidade ambiental refere-se às condições sistêmicas segundo as quais, em nível regional e planetário, as atividades humanas não devem interferir nos ciclos naturais em que se baseia tudo o que a resiliência do planeta permite e, ao mesmo tempo, não devem empobrecer a população.

Por isso, o ideal é que o crescimento do transporte não crie impacto ao meio ambiente, gerando, assim, um desenvolvimento sustentável. Para isso tem que se conjugar medidas de regulamentação, medidas operacionais e medidas tecnológicas, já que na atualidade não se pode conceber uma empresa seja ela marítima ou portuária, que não tenha em seu ideal um desenvolvimento sustentável para o meio ambiente.

Nesse sentido, consagra-se a premissa que desenvolvimento sustentável enseja transportes seguros e sustentáveis. Consubstanciado nos conceitos básicos de sustentabilidade, tem-se propugnado que o conceito de transporte ambientalmente sustentável abrange aquele que atende às necessidades de mobilidade de forma consistente com o uso de recursos renováveis, sem causar risco à saúde pública ou ecossistemas.

A discussão sobre transporte ambientalmente sustentável envolve ações de proteção ambiental nos níveis local, regional e global que poderiam ser expressos em inúmeros parâmetros de qualidade ambiental. Conseqüentemente, o Plano de Ação constitui um instrumento de coordenação das ações a serem empreendidas nos diversos setores da administração pública ligados às atividades portuárias, objetivando a modernização dos portos, através do

desenvolvimento de ações de descentralização, desburocratização e desregulamentação.

Por conseguinte, na gestão ambiental é que se revela a importância de análise do panorama da sustentabilidade e segurança marítima no Brasil, com a necessidade de revisão do Princípio da Precaução. O Estado deve dotar-se de meios de prevenção de surgimento de danos antes mesmo de existir certeza da existência de risco e implementar sistema de pesquisa que detecte riscos para o ambiente. O princípio impõe às autoridades a obrigação de agir diante de uma ameaça de dano irreversível ao meio ambiente, mesmo que conhecimentos científicos até então acumulados não confirmassem o risco.

Comprova-se, assim, que as questões do mar afetam toda a sociedade e englobam, conjuntamente, um quadro vasto que interliga desenvolvimento sustentável, direito das gerações futuras e a própria perspectiva da sobrevivência humana. Para tanto, o desenvolvimento sustentável enseja transportes sustentáveis. Havendo inter-relação entre os campos, conforme preconiza o art. 225 da Constituição Federal, é dever do Poder Público e da coletividade defender e preservar o meio ambiente para gerações presentes e futuras.

A política ambiental não precisa apenas da atuação do Poder Público, mas necessita também de ações solidárias que envolvam tanto o Estado quanto a coletividade, ou seja, direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado se insere ao lado do direito à vida, à igualdade, à liberdade, caracterizando-se pelo cunho social amplo e não meramente individual. Da leitura global dos diversos preceitos constitucionais ligados à proteção ambiental, chega-se à conclusão de que existe verdadeira consagração de uma política ambiental, como também um dever jurídico constitucional atribuído ao Estado e a coletividade.

Portanto, a efetividade da proteção constitucional do meio ambiente, cuja ordem social e a econômica encontram-se interligadas, exige a tomada de consciência e educação, obrigando uma cidadania ativa, que compreenda a ação conjunta entre Estado e coletividade, a qual trate de uma responsabilidade solidária e participativa que se realiza através das políticas públicas.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, Paulo de Bessa. *Direito Ambiental*. 3. Ed. Rio de Janeiro, Lumen Juris, 1999.

ARAGÃO, Alexandra. *Direito Constitucional do ambiente na União Européia*. IN: CANOTILHO, Jose Joaquim Gomes; LEITE, José Rubens (Org). *Direito constitucional ambiental brasileira*. 2. ed. São Paulo:, 2008.

ARENA, Gregório. *Administração condivisa*. In: LEAL, Rogerio Gesta. (Org). *A administração pública compartilhada na Brasil e na Itália: reflexões preliminares*. Porto Alegre. Edunisc, 2008.

BARACHO, José Alfredo de Oliveira. *O princípio de subsidiariedade: conceito e evolução*. Rio de Janeiro: Forense, 1996.

BOBBIO, Norberto. *O futuro da democracia*. 9.ed. São Paulo: Paz e Terra, 2004.

BOBBIO, Norberto. *A era dos direitos*. Rio de Janeiro: Campus, 1992

BOFF, Leonardo. *Ecologia, mundialização e espiritualidades*. São Paulo: Ática, 1993.

BOLZAN, José Luis Moraes de. *Gestão Local e Políticas Públicas*. Porto Alegre: IPR/Corag, 2010.

BRASIL. *Política Nacional do Meio Ambiente*. Lei 6.938.1981.

BRASIL. *Constituição Federal*. 1988.

BRASIL. *Lei 9.966. Lei do Óleo*. 2000.

BRASIL. *Lei nº 9.537.1997*.

BRASIL. *Decreto 2.596*. 1998.

BRASIL. *Lei 6.938*.1981.

BRASIL. *Decreto 5.377*. 2005.

BRASIL. *Decreto 1.265*.1994.

CALIXTO, Eduardo. *Contribuições para o Plano de Contingência para derramamento de petróleo e derivado no Brasil*. Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2011.

CAMINO, Maria Ester Mena Barreto. *Jurisgaia: A ética jurídico-ambiental*. Temas de Direito Ambiental e Urbanístico. São Paulo: Max Limonadm 1998.

CARVALHO, Carlos Gomes de. *Direito ambiental: Perspectivas no mundo contemporâneo*. In: BENJAMIN, Antonio Herman V.; MILARÉ, Edis. *Revista de Direito Ambiental*, ano 5, jul./set. 2000.

CARVALHO, Délton Winter de. *Dano ambiental futuro: a responsabilização civil pelo risco ambiental*. Rio de Janeiro: Forense, 2008.

CARVALHO FILHO, José Carlos. *O Pré-sal e os novos desafios na segurança marítima nacional*. Disponível em: < <http://mundorama.net/2010/11/29/o-pre-sal-e-os-novos-desafios-na-seguranca-maritima-nacional-por-jose-carlos-de-carvalho-filho/>.> Acesso em: 13 jan. 2013.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. *Direito Marítimo, Lex Mercatoria e Lex Marítima: breves notas*. Cadernos da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curitiba, 12: 84-101 vol. 1.

CAVALCANTI, Vanessa Maria Mamede. *Plataforma continental: a última fronteira da mineração brasileira*. Brasília: DNPM, 2011.

CEMBRA; FERNANDES, Coord. Luiz Philippe da Costa. *O Brasil e o mar no século XXI: Relatório aos tomadores de decisão do País*. – 2. ed., rev. e ampl. Niterói, RJ: BHMN, 2012, p.456. Disponível em: <http://www.cembra.org.br/images/arquivos_download/2a_Ed_PDF.pdf>. Acesso em 13 jan 2013.

CÉLÉRIER, Pierre. *Os portos marítimos*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1962.

CISNEROS, Juan Carlos Montoya. *Redução dos Impactos Ambientais Causados pelo Transporte Marítimo*. Disponível em: <http://www.ipen.org.br/downloads/XXI/182_Montoya_Juan_C_.pdf> .Acesso em 05 jan 2013.

COIMBRA, José de Ávila Aguiar. *O outro lado do meio ambiente*. São Paulo: Cedam, 1990.

COSTA, Marli M. M. da (Org). *Diálogos entre Brasil e Espanha: da exclusão social aos direitos sociais*. Porto Alegre: Imprensa Livre, 2008.

COSTA, Marli Marlene Moraes; REIS, Suzete da Silva. *Em busca de uma cidadania ambiental: possibilidades e perspectivas a partir da educação ambiental*. In: REIS, Jorge Renato; WEBER, Eliana; BITENCOURT, Caroline Müller. *Estudos Ambientais: livro em homenagem ao prof. João Telmo Vieira*. Porto Alegre: [s.c.p.], 2009.

COSTA, Marli. *Gestão Local e Políticas Públicas*. Porto Alegre: IPR/Corag, 2010.

DERANI, Cristiane. *Direito Ambiental Econômico*. São Paulo: Saraiva, 2008.

DIAS, Genebaldo Freire. *Educação Ambiental: princípios e práticas*. 2.ed. rev. e ampl. São Paulo: Gaia, 1993.

FERRÃO, Camila Medeiros. *Derramamentos de Óleo no Mar por Navios Petroleiros*. Disponível em: <<http://www.ibama.gov.br/emergencias/wp-content/files/Derramamentos%20oleo%20mar%20por%20petroleiros.pdf>> . Acesso 12 dez. 2012.

FERREIRA, Marcos José Carvalho. *Estudos Estratégicos Para Os Recursos Do Mar*. Disponível em : <<http://www.sbpcnet.org.br/livro/62ra/conferencias/CO%20Marcos%20Jos%C3%A9%20de%20Carvalho%20Ferreira.pdf>>. Acesso em 03 jan 2013.

GIDDENS, Anthony. *A terceira via: reflexões sobre o impasse político atual e o futuro da social- democracia*. Rio de Janeiro: Record, 2008.

GORCZEVSKI, Clovis. *Direitos Humanos- Dos primórdios da humanidade ao Brasil de hoje*. Porto Alegre: Imprensa Livre, 2005.

GORCZEVSKI, Clovis; PIRES, Nara Suzana Stainr. *A educação como instrumento de efetivação de um Estado de direito ambiental*. In: CUSTODIO, André Viana. Meio Ambiente, Constituição e Políticas Públicas. Curitiba: Multideia, 2011.

HERM, Gerhard. *O reino de púrpura da Antigüidade: os fenícios*. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1976.

HERMANY, Ricardo. *Município na Constituição: poder local no constitucionalismo luso-brasileiro*. Curitiba, Juruá, 2012.

LEAL, Rogério Gesta. *Estado, Administração Pública e Sociedade: novos paradigmas*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2006.

LEFF, Enrique. *Epistemologia ambiental*. Tradução Sandra Valenzuela. 4.ed. São Paulo: São Paulo: Cortez, 2006.

LEITE, José Rubens Morato. *Sociedade de risco e Estado*. In: CANOTILHO, José Joaquim Gomes; LEITE, Rubens Morato (Org). *Direito constitucional ambiental brasileiro*. 2.ed. ver. São Paulo: Saraiva, 2008.

LÉVÊQUE, Pierre. *As primeiras civilizações, V.II - A Mesopotâmia / Os hititas*. Rio de Janeiro: Edições 70, 1997.

LIPOVETSKY apud MILARÉ, Edis. *Direito do ambiente: doutrina prática, jurisprudência, glossário*. 2.ed.rev.atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2001.

LOPES, Ana Maria D'Ávila. *Democracia hoje: para uma leitura crítica dos direitos fundamentais*. Passo Fundo: UPF, 2001.

LOUREIRO, Carlos Frederico de. *Educação Ambiental e movimentos sociais na construção da cidadania ecológica planetária*. In: LOUREIRO, Carlos Frederico; LAYRARGUES, P.P.; CASTRO, R.S.(orgs). *Educação Ambiental: repensando espaços da cidadania*. São Paulo: Cortez, 2002.

LOUREIRO, Carlos Frederico de. *Movimento ambientalista e o pensamento crítico*. Uma abordagem política. Rio de Janeiro: Quartet, 2006.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. *Direito ambiental brasileiro*. 9.ed. São Paulo: Malheiros, 2001.

MANZINI, E.; VEZZOLI, C. *O desenvolvimento de produtos sustentáveis: os requisitos ambientais dos produtos industriais*. Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo*. V. I. São Paulo: Manole, 2008.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Transporte marítimo e desenvolvimento sustentável*. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XIII, n. 72, jan 2010. Disponível em: <http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=7102>. Acesso em 05 jan 2013.

MARTINS, Alcídnei Aparecido. *A poluição causada por navios*. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/7022953/PoluiCOes-Causadas-Por-Navios-Por-Alcidnei-Aparecido-Martins>>. Acesso em 20 dez 2012.

MARTINS, Vinícius Malta. *A Função Promocional do Direito Tributário na Extrafiscalidade por Estímulos: o direito como indutor de uma cidadania ativa e participante*. 2009, p. 73. Disponível em: <<http://www.unisc.br/portal/images/stories/mestrado/direito/dissertacoes/2010/viniciusmaltamartins.pdf>>. Acesso em 28 abr. 2012.

MAZZUOLLI, Valério de Oliveira. *A proteção internacional dos direitos humanos e direito internacional ao meio ambiente*. IN: *Revista de Direito Ambiental*. Ano 9, n. 34, abril- junho 2004. São Paulo: Revista dos Tribunais. p. 97-123.

MEDEIROS, Fernanda Luíza Fontoura de. *Meio ambiente: direito e dever fundamental*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2004.

MILARÉ, Edis. *Direito do ambiente: doutrina prática, jurisprudência, glossário*. 2.ed.rev.atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2001.

MOLINARO, Carlos Alberto. *Direito ambiental: proibição de retrocesso*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2007.

MONTANO, Marcelo; SOUZA, Marcelo Pereira de. *A viabilidade ambiental no licenciamento de empreendimentos perigosos no Estado de São Paulo*. 2008,

vol.13, n.4, pp. 435-442. ISSN 1413-4152.. Disponível em:<
http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-41522008000400012>. Acesso em 05 jan 2013.

MORE, Rodrigo Fernandez. *A Poluição do Meio Ambiente Marinho e o Princípio da Precaução*. Disponível em:<
<http://more.com.br/artigos/Polui%E7%E3o%20do%20MA%20marinho%20e%20o%20princ%EDpio%20da%20precau%E7%E3o.pdf>>. Acesso em 10 dez. 2012.

MOURA, Geraldo Bezerra de. *Direito da navegação*. São Paulo: Aduaneiras, 1991.

NABAIS, José Casalta. *Solidariedade Social, Cidadania e Direito Fiscal*. In:GRECO, Marco Aurélio; GODOI, Marciano Seabra (coord.). *Solidariedade Social e Tributação*. São Paulo: Dialética, 2005.

NALINI, José Renato. *Ética Ambiental*. Campinas: Millenium, 2001, p. XXXI (Apresentação).

NAILINI, José Renato. *A cidadania e o protagonismo ambiental*. Revista de Direito Ambiental. São Paulo: Revista dos Tribunais, n.35, 2004.

NETO, Arnaldo Bastos Santos; VENTILARI, Paulo Sérgio Xavier. *O trabalho portuário e a modernização dos portos*. Curitiba: Juruá, 2000.

NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. *Declaração do Rio de Janeiro*.1992.

NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. *Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar*. 1994. Disponível em:<
<https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cursos/csup/CNUDM.pdf>> Acesso em: 10 set 2012.

NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. *Convenção para Proteção do Meio Ambiente Marinho do Atlântico Nordeste*. 1992.

NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. *Relatório Brundtland*. 1987.

NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios*. 1978.

NAÇÕES UNIDAS, Organizações das. *Conferência de Estocolmo*. 1992.

RODRIGUES, Marta Maria Assumpção. *Políticas Públicas*. São Paulo: Publifolha, 2010.

SAMMARCO, Oswaldo. *Fenomenologia do direito marítimo*. Santos, Unimes, 2000.

SANTILLI, Juliana. *Socioambientalismo e novos direitos*. São Paulo: Petrópolis, 2005.

SANTOS, Boaventura de Souza. *A Crítica da Razão Indolente*. Contra o desperdício da experiência. São Paulo: Cortez, 2000.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2002.

SARLET, Ingo Wolfgang. *A Eficácia dos Direitos Fundamentais*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2010.

SCHIMIDT, João Pedro. *Para entender as políticas públicas: aspectos conceituais e metodológicos*. In: REIS, Jorge Renato; LEAL, Rogério Gesta. (Org.). *Direitos sociais e políticas públicas: desafios contemporâneos*. Tomo 8. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2008.

SILVA, José Afonso da. *Direito ambiental constitucional*. 4 ed. São Paulo: Malheiros, 2002.

SIRVINSKAS, Luís Paulo. *Manual de direito ambiental*. 3ª ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

SIRVINSKAS, Luís Paulo. *Manual de Direito Ambiental*. São Paulo: Saraiva, 2002.

SOUZA, Celina. *Políticas Públicas: uma revisão da literatura*. Sociologias, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16.pdf>. Acesso em: 16 jun 2011.

SOUZA JUNIOR, Suriman Nogueira de. *Regulação portuária: a regulação jurídica dos serviços públicos de infra-estrutura portuária no Brasil*. São Paulo: Saraiva, 2008.

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

TRANSPORTES, Ministério. *Política Nacional Ambiental do Ministério dos Transportes*. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/44734>>. Acesso em 03 jan 2013.

TRIGUEIRO, André. *Meio ambiente no século 21*. Autores Associados LTDA, Campinas, 2005.

TEIXEIRA, Orci Paulino Bretanha. *O direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado como direito fundamental*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2006.

VALLE, Ciro Eyer do.; LAGE, Henrique. *Meio Ambiente. Acidentes, Lições, Soluções*. 2. ed. São Paulo: Senac, 2004.

VERZA, Severino Batista. *As Políticas Públicas de Educação no Município*. Ijuí ed. UNIJUÍ, 2000.

VIEIRA, Liszt. *Cidadania e Globalização*. Rio de Janeiro: Record, 2002.

VIEIRA, Liszt. *Os argonautas da cidadania. A sociedade civil na globalização*. Rio de Janeiro/São Paulo, Editora Record, 2001.

WAGNER, F. *O homem e o ambiente*. In: GADAMER; VOGLER. *Nova antropologia: antropologia social*. São Paulo: editora Pedagógica e Universitária, 1977.