



Universidade Norte do Paraná

CENTRO DE CIÊNCIAS EMPRESARIAIS E SOCIAIS APLICADAS
DIREITO

BRUNO PICANÇO MONTENEGRO

**MEIO AMBIENTE TUTELADO PELO DIREITO E O
TRANSPORTE MARÍTIMO:
Os Prejuízos da Poluição Causada pela Água de Lastro**

Londrina
2010

BRUNO PINÇAÇO MONTENEGRO

**MEIO AMBIENTE TUTELADO PELO DIREITO E O
TRANSPORTE MARÍTIMO:
Os Prejuízos da Poluição Causada pela Água de Lastro**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à
Universidade Norte do Paraná - UNOPAR, como
requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel
em Direito.

Orientadora: Rita de Cássia Resquetti Tarifa Espolador

Londrina
2010

BRUNO PICANÇO MONTENEGRO

**MEIO AMBIENTE TUTELADO PELO DIREITO E O
TRANSPORTE MARÍTIMO:
Os Prejuízos da Poluição Causada pela Água de Lastro**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado, apresentado à UNOPAR - Universidade Norte do Paraná, no Centro de Ciências Empresariais e Sociais Aplicadas, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Direito, com nota final igual a _____, conferida pela Banca Examinadora formada pelos professores:

Prof^a. Orientadora: Rita de Cássia Resquetti Tarifa Espolador
Universidade Norte do Paraná

Prof^a. Vânia Senegalia Morete Spagolla
Universidade Norte do Paraná

Prof^a. Têmis Chenso da Silva Rabelo Pedroso
Universidade Norte do Paraná

Londrina, _____ de _____ de 20____.

Dedico este Trabalho de Conclusão de Curso primeiramente a Deus, que nos dá forças quando estamos fracos e fé quando estamos desamparados e a minha família que me deu todo o apoio no decorrer do curso de direito, sempre acreditando em mim.

AGRADECIMENTOS

A Prof^ª. Rita de Cássia Resquetti Tarifa Espolador, minha orientadora e amiga que sempre me deu ajuda e credibilidade, nunca negando esforços para deixar pronto o presente trabalho.

A Prof^ª. Vânia Senegalia Morete Spagolla, que mesmo não sendo minha orientadora sempre me ajudou nas dúvidas que apareceram no decorrer do presente Trabalho.

A Prof^ª. Têmis Chenso da Silva Rabelo Pedroso, por aceitar ser membro da minha banca do Trabalho de Conclusão De Curso.

Aos professores que contribuíram para o término do meu Trabalho de Conclusão De Curso, quais sejam André Fernando dos Reis Trindade, Patrícia Eliane da Rosa Sardeto, Aglaé de Lima Fierli e Luciana Lepri.

Fácil e difícil

Falar é completamente fácil, quando se tem palavras em mente que se expresse sua opinião...

Difícil é expressar por gestos e atitudes, o que realmente queremos dizer.

Fácil é julgar pessoas que estão sendo expostas pelas circunstâncias...

Difícil é encontrar e refletir sobre os seus próprios erros.

Fácil é fazer companhia a alguém, dizer o que ela deseja ouvir...

Difícil é ser amigo para todas as horas e dizer a verdade quando for preciso.

Fácil é analisar a situação alheia e poder aconselhar sobre a mesma...

Difícil é vivenciar esta situação e saber o que fazer.

Fácil é demonstrar raiva e impaciência quando algo o deixa irritado...

Difícil é expressar o seu amor a alguém que realmente te conhece.

Fácil é viver sem ter que se preocupar com o amanhã...

Difícil é questionar e tentar melhorar suas atitudes impulsivas e às vezes impetuosas, a cada dia que passa.

Fácil é mentir aos quatro ventos o que tentamos camuflar...

Difícil é mentir para o nosso coração.

Fácil é ver o que queremos enxergar...

Difícil é saber que nos iludimos com o que achávamos ter visto.

Fácil é ditar regras e, Difícil é segui-las...

Título original: Reverência ao destino

(Carlos Drummond de Andrade)

MONTENEGRO, Bruno Picanço. **Meio Ambiente Tutelado Pelo Direito e o Transporte Marítimo: Os Prejuízos da Poluição Causada pela Água de Lastro.** 2010. 59 páginas. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Centro de Ciências Empresariais e Sociais Aplicadas, Universidade Norte do Paraná, Londrina, 2010.

RESUMO

A importância do transporte marítimo, em termos de custo e quantidade de mercadorias transportadas, é de extrema importância num cenário comercial mundial. Todavia o modal marítimo é responsável por um dos piores danos ambientais existentes, a bioinvasão, decorrente do despejo de água de lastro. Tal fato afronta a idéia do desenvolvimento sustentável, pois traz riscos ao meio ambiente, risco este que fere o direito constitucional a um meio ambiente ecologicamente equilibrado. A criação de diretrizes para tal problema vem sendo criada e desenvolvida pelos mais diversos ramos e órgãos do Estado, que se referem a diretrizes técnicas, educativas e jurídicas. O presente trabalho aborda os variados riscos que a poluição da água de lastro causa no ecossistema ecologicamente equilibrado, os danos econômicos decorrentes da bioinvasão, este que estão entre os piores danos que o homem pode causar na natureza além de riscos na área social, como a disseminação de doenças causadas pela água de lastro se espalham mais rapidamente pelo mundo. Trata também dos princípios constitucionais, as normas legais que são elaboradas com o intuito de preservação ambiental, de sustentabilidade e ainda leis que tratam especificamente da água de lastro. Aborda ainda acordos, tratados internacionais, resoluções que as embarcações devem seguir para ter um maior controle sobre tal malefício. Discute por fim, as possíveis diretrizes que deveriam ser tomadas para combater a poluição da água de lastro. Diretrizes estas técnicas com o desenvolvimento de métodos para eliminar os componentes nocivos a saúde, diretrizes jurídicas que visa à elaboração de leis mais específicas e mais sancionadas para aqueles que ferem um princípio constitucional e por fim diretrizes educativas com a obrigação da divulgação dos malefícios da água de lastro desde as escolas até os portos.

Palavras chave: Transporte Marítimo, Água de Lastro, Bioinvasão, Desenvolvimento Sustentável, Direitos Constitucionais.

MONTENEGRO, Bruno Picanço. Environment **Safeguarded By Law And Maritime Transport**: The pollution damage caused by ballast water. 2010. 59 páginas. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Centro de Ciências Empresariais e Sociais Aplicadas, Universidade Norte do Paraná, Londrina, 2010.

ABSTRACT

The importance of maritime transportation, in terms of cost and quantity of shipped goods, is of extreme importance in world commercial scenery. Although the maritime modal is responsible for one of the worst existing environmental damages, be it the bio invasion, resulting from the ballast water discharge. This fact confronts the idea of sustainable development, as it brings about risks to the environment, such risk that harms the Constitutional right to an ecologically balanced environment. The creation of guidelines for this problem has been created and developed by the several branches and organs of the State, namely, technical, educative and legal guidelines. This paper discusses the various risks that pollution from the ballast water issue in an ecologically balanced ecosystem, the economic damage resulting from bioinvasion, that they are among the worst damage that man can cause in nature besides risks in the social area, such as spread of diseases caused by ballast water spread more rapidly around the world. This is also the constitutional principles and legal standards that are developed with the aim of environmental conservation, sustainability and even laws that specifically address the ballast water. Also discusses agreements, international treaties, resolutions that vessels must follow to have greater control over such harm. Finally discusses the possible guidelines that should be taken to combat pollution of water ballast. Guidelines these techniques with the development of methods to eliminate the harmful components as health, legal guidelines aimed at the development of more specific and more laws enacted for those who hurt a constitutional principle, and finally educational guidelines with the obligation of disclosure of the health hazards of water ballast from schools to ports.

Key-words: Maritime Transportation, Ballast Water, Bio Invasion, Sustainable Development, Constitutional Rights.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Modelo de Lastreamento e Deslastreamento.....	42
Figura 2 - Deslastreamento.....	42
Figura 3 – Mexilhão Zebra	46
Figura 4 – Mexilhão Dourado	46
Figura 5 – Mapa da invasão do Mexilhão Dourado	47
Figura 6 – Mexilhão Dourado Usina Itaipú	47
Figura 7 – Estrela do Mar do Pacífico Norte.....	48
Figura 8 – Maré Vermelha.....	50
Figura 9 - Sequencial	65
Figura 10 - Fluxo contínuo	65
Figura 11 - Diluição	65
Figura 12 - Sustentabilidade.....	70
Figura 13 – Gerenciamento da Água de Lastro.....	76

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Vibrio Colerae49

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Movimentação nos portos41

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANVISA	Agência Nacional De Vigilância Sanitária
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CF	Constituição Federal da República Federativa do Brasil
DA	Dano Ambiental
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
ICB	Instituto de Ciências Biomédicas
IEAPM	Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira
LESTA	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
MEPC	Marine Environment Protection Committee (Comitê de Proteção do Meio Ambiente)
MMA	Ministério do Meio Ambiente
IMO	Organização Marítima Internacional
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PNUMA	Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente
SISNAMA	Sistema Nacional do Meio Ambiente

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	28
2 MEIO AMBIENTE E A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE MARÍTIMO	30
2.1 SENTIDO DA EXPRESSÃO MEIO AMBIENTE	30
2.2 O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE MARÍTIMO	40
2.2.1 Evolução Do Transporte Marítimo E A Importância No Brasil	40
2.2.2 A Definição De Lastro.....	41
2.3 A POLUIÇÃO CAUSADA PELA ÁGUA DE LASTRO.....	43
2.3.1 Água De Lastro E Os Riscos Ambientais	43
3 O DIREITO A UM MEIO AMBIENTE EQUILIBRADO	51
3.1 A IMPORTÂNCIA DA ÁGUA.....	51
3.2 PROTEÇÃO CONSTITUCIONAL AO MEIO AMBIENTE E OS PERIGOS DA ÁGUA DE LASTRO.....	54
3.2.1 O Artigo 225 Da Constituição Federal De 1988	57
3.2.2 As Normas Infraconstitucionais Abordando A Água De Lastro	59
3.2.2.1 conferência de estocolmo.....	60
3.2.2.2 international convention for the control and management of ships´ballast water and sediments.	61
3.2.2.3 convenção internacional para a prevenção da poluição por navios -marpol 73/78	61
3.2.3 NORMAN – 20	62
3.2.3.1 Lei nº 6.938/1981 (Política Nacional de Meio Ambiente).....	63
3.2.3.2 Lei nº 9.537/1997 (LESTA).....	64
3.2.3.3 Lei nº 9.605/1998 (Lei dos Crimes Ambientais).....	64
3.2.4 Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento – CNU-MAD (RIO 92).....	66
3.3 DIREITO E SUSTENTABILIDADE TENDO EM FOCO A ÁGUA DE LASTRO ...	67
4 CONSIDERAÇÕES A RESPEITO DO GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO.....	74
4.1 DIRETRIZES TÉCNICAS VISANDO CONTER A POLUIÇÃO DA ÁGUA DE LASTRO.....	74

4.2 DIRETRIZES EDUCATIVAS VISANDO CONTER A POLUIÇÃO DA ÁGUA DE LASTRO.....	82
4.3 DIRETRIZES JURÍDICAS VISANDO CONTER A POLUIÇÃO DA ÁGUA DE LASTRO.....	83
5 CONCLUSÃO	85
REFERÊNCIAS.....	87
ANEXOS	89
Anexo 1 – LEI Nº 6.938, DE 31 DE AGOSTO DE 1981.....	89
Anexo 2 - LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997.....	102
Anexo 3 - LEI Nº 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998.	110
Anexo 4 – CONVEMAR	126
Anexo 5 – DOCUMENTO DAS EMBARCAÇÕES.....	136

1 INTRODUÇÃO

A vida no sistema capitalista visa somente o lucro em todas as hipóteses possíveis e existentes, mesmo que para isso não se observe as consequências de tais atitudes. A necessidade de desenvolvimento econômico, a busca por novas tecnologias, a expansão sem limites no mundo globalizado, a evolução no modal do comércio faz necessária o aperfeiçoamento dos recursos disponíveis como uma ferramenta diferenciada das atividades econômicas.

Não há no que dizer, porém, em aperfeiçoamento dos recursos disponíveis sem falar na degradação ambiental das operações comerciais. É imprescritível o controle e a prevenção à degradação ambiental, para que tais aperfeiçoamentos busquem o desenvolvimento econômico, mas que este tenha como sua principal característica o desenvolvimento sustentável em seu norteador.

Dentre os tipos de recursos disponíveis o transporte marítimo movimenta mais da metade das mercadorias mundiais, o que prova sua extrema importância na área econômica, mas com isso ocorre também a transferência internacional de grande quantidade de dejetos e da água de lastro por todos os oceanos. Assim, juntamente com as mercadorias transportadas mundialmente, a água de lastro contém inúmeros sedimentos e espécies que conseguem sobreviver a viagens transoceânicas como exemplo os vírus, bactérias, larvas ou ovos de invertebrados, peixes, e outros agentes patogênicos.

Tal fator, qual seja a transferência da água de lastro dos mais diversos pontos do planeta ou a incrustação das espécies nos cascos dos navios, são as principais causas da expansão de organismos de espécies diferentes ao meio ambiente equilibrado.

É natural a invasão das espécies em ecossistemas diferentes, ao longo de muitos anos, porém não decorrentes das situações citadas, mas sim das condições climáticas como a maré, os grandes animais marinhos como a baleia, por exemplo, que carrega consigo outros animais que dependem dela para sua sobrevivência e em consequência disso são carregados na rota do mamífero, animais incrustados em objetos perdidos em alto mar, etc.

A introdução de organismos aquáticos alienígenas decorrentes da água de lastro, das mais diversas regiões do mundo, cria um grande problema no que tange a vida natural e econômica do local. Esses organismos ao deslastreado

em outro habitat fora de seus limites nativos têm o potencial de ameaçar o meio ambiente que se encontrava equilibrado e que há varias décadas ou até mesmo milhares de anos conseguiram estabelecer um meio equilibrado para a sobrevivência da vida nativa.

O problema econômico também vem sendo cada vez mais sério e caro para sua possível reparação. Tais organismos ao introduzido no meio ambiente equilibrado, muitas vezes, se tornam predadores das espécies nativas. Há casos de quase extinção das mesmas, pelo fator da introdução de espécies alienígenas, o que ocorreu com a invasão da estrela do mar do pacifico norte, que afetou diretamente as indústrias comerciais marisqueiras com a quase extinção das ostras. Outro problema econômico relacionado é a invasão do mexilhão dourado nas tubulações e encanamentos de esgoto das cidades litorâneas, prejudicando o fornecimento de água nas cidades.

Não se pode esquecer-se de um dos maiores problemas nacionais causados pela água de lastro e a invasão de espécies. Problema este que ocorreu na usina de Itaipu com o entupimento das tubulações que causou a paralisação de seu funcionamento normal com um prejuízo não só para a Usina, mas para todos aqueles que ficaram sem energia elétrica.

Problemas na área da saúde também chamaram a atenção quando foi comprovado que a *Vibrio Colerae* virou epidemia mundial e teve como principal meio de propagação a água de lastro. Estimasse a ocorrência de varias mortes decorrente da doença e um grade número de casos confirmados. Com isso foi gasto quantidades incalculáveis para conter tal epidemia com a vacinação e tratamento dos doentes.

Assim, os danos que compõem a problemática da água de lastro, contêm efeito contra o meio ambiente, contra os seres humanos, contra o sistema econômico o que demonstra a importância do tratamento de tal problema em nosso ordenamento jurídico. Tal preocupação esta vinculada ao direito constitucionalmente protegido, o direito a vida em um meio ambiente ecologicamente equilibrado sem afrontar a necessidade a um desenvolvimento sustentável.

2 MEIO AMBIENTE E A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE MARÍTIMO

2.1 SENTIDO DA EXPRESSÃO MEIO AMBIENTE

Após o período industrial, vive-se hoje numa época que pode ser classificada como a era da globalização, onde barreiras são quebradas, fronteiras praticamente não existem mais, e a comunicação conforme Niklas Luhmann, “é o último elemento para a auto-reprodução do sistema.”¹

Assim não há como dissertar sobre evolução, inovações na cadeia produtiva industrial e no sistema econômico mundial se não considerar sobre a intervenção do homem no ambiente. Desse modo, alega Délton Winter de Carvalho: “pode ser constatado que uma das marcas do século XX é a produção de danos ambientais em virtude do desenvolvimento tecnológico e da expansão do modelo industrial.”²

Quanto maiores os níveis de bem-estar da população, isso está diretamente ligado a renda, ao luxo e a tecnologia, mais a sociedade consumirá os recursos naturais, gerando um nível maior de degradação ambiental. Mesmo com essa verdade, o cenário internacional, ao discutir sobre o meio ambiente, alega que sempre terá necessidade de desenvolvimento econômico, como consta no chamado relatório de Brundtland:

Mais isto não basta. A administração do meio ambiente e a manutenção do desenvolvimento impõem sérios problemas a todos os países. Meio ambiente e desenvolvimento não constituem desafios separados; estão inevitavelmente interligados. O desenvolvimento não se mantém se a base de recursos ambientais se deteriora; o meio ambiente não pode ser protegido se o crescimento não leva em conta as consequências da destruição ambiental. Esses problemas não podem ser tratados separadamente por instituições e políticas fragmentadas. Eles fazem parte de um sistema complexo de causa e efeito.³

Percebe-se que a preocupação com determinadas questões só tem início quando a situação já esta alarmante e quase sempre irreversível. É neste

¹ LUHMANN, Niklas **Do Sistema Social à Sociologia Jurídica**. Local: São Paulo: Lumen Juris, 2004. p. 17.

² CARVALHO, Délton Winter de. **Dano ambiental futuro: a responsabilização civil pelo risco ambiental**. Rio de Janeiro: Forense Universitaria, 2008. p. 74.

³ Apud ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito ambiental**. 11. ed. amp. Ref. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2008. p. 24-25.

momento, que surge um instante de reflexão sobre as consequências e o caos que o homem causa sobre o planeta Terra. O nível de degradação elevadíssimo, lixos espalhados por todo lugar, os meios afluentes poluídos, escassez de água potável, buraco na camada de ozônio; são indícios para que a sociedade tome ciência do que ocorre com o planeta, como diz Aurélio Virgílio Veiga Rios: “As raízes dessa reflexão estão nos primórdios da presença humana na Terra, mas tomam forma e conteúdo no final do século XIX, quando são incorporados ao pensamento científico vigente.”⁴

Portanto, para ter mais controle e consciência sobre os males que causados, dentre eles a poluição de água de lastro, tema central do presente trabalho, foi necessária a definição de alguns itens para que, todos os interessados em “salvar” o planeta, entendessem o que ocorre efetivamente.

Todavia, não se pode avançar no presente capítulo sem que se faça uma breve definição jurídica dos termos: ambiente, meio ambiente, poluição, direito ambiental, dano e danos ambientais, palavras e expressões que serão tema das próximas etapas que serão analisadas.

Inicialmente, como o tema discute os prejuízos da poluição da água de lastro, deve-se focar as definições das palavras norteadoras do assunto, que são: danos, poluição e ambiente.

É incontestável que para a compreensão do tema ora avaliado, é fundamental a definição de dano para que a partir daí se defina o que chama-se de dano ambiental. Apesar da existência de vários tipos de classificações na doutrina, será abordada apenas aquela que se refere ao nosso tema, qual seja o dano material.

Define-se dano, pelo prof. Paulo de Bessa Antunes como: “[...] dano implica alteração de uma situação jurídica, material ou moral, cuja titularidade não possa ser atribuída àquele que, voluntariamente ou involuntariamente, tenha dado origem à mencionada *alteração*.”⁵

É claro que o conceito não abrange o dano quando ele acarreta benefícios, existindo somente o dano negativo. Assim não parece difícil solucionar o problema do dano: uma vez alterado, deverá ser reparado. Porém, é dessa

⁴ RIOS, Aurélio Virgílio Veiga. **O Direito e o Desenvolvimento Sustentável**: o curso de direito ambiental. São Paulo: Peirópolis, 2005. p.15.

⁵ ANTUNES, 2008, p. 234.

simplicidade que para o Direito ambiental nasce o problema.

Originalmente o dano nasceu para reparar um conteúdo eminentemente patrimonial, porém o dano ambiental não tem valor econômico, pois ninguém pode comprar um pedaço do meio ambiente, por ser considerado um fruto de todos. Não se pode esquecer, ainda, da complexidade de se liquidar o dano a ser indenizado.

A doutrina civilista entende que só é ressarcível o dano que contenha três requisitos, que são: certeza, atualidade e subsistência. Porém, tais requisitos não são suficientes para a apuração e qualificação do dano ambiental.

É de extrema importância abordar um pouco mais sobre a questão do dano, a fim de analisar sobre quem decorre a responsabilidade Civil por Dano ao Meio Ambiente.

Com a definição de dano já estabelecida, pode-se verificar assim quem será o responsável por tais situações, ou seja, quem será o poluidor. A Constituição Federal, em seu Artigo 225 estipula critérios para identificar quem são os legitimados passivos numa ação de responsabilidade civil por dano ambiental, deixando ampla tal definição para todos, quais sejam; “pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, responsáveis direta ou indiretamente, por atividade causadora de poluição ambiental.”

A teoria mais comentada se refere à teoria da responsabilidade objetiva, teoria do risco, porém, deve-se observar que existe outra que não se pode deixar de lado, qual seja a *nova teoria do risco (teoria do risco abstrato)* que se diferencia da clássica teoria do risco (concreto).

A teoria clássica exige a ocorrência de um dano para a atribuição de responsabilidade civil. Por outro lado, devido à grande mudança da sociedade onde se visa à exploração predatória dos recursos naturais, nasce aí uma sociedade caracterizada pela produção de riscos globais.

Para tal nova teoria, exigiria do direito não esperar para que o dano seja realizado e correr o risco de muitas vezes não conseguir voltar ao estado natural, mas sim tomar decisões em contexto de risco antecipando a concretização do mesmo. Assim defende Délton Winter de Carvalho: “[...] as observações desencadeadas pelo dano ambiental futuro devem possibilitar a avaliação das prováveis conseqüências futuras do dano ambiental para fins de minimização de

suas conseqüências.”⁶

Não se pode esperar das sociedades de risco, aquelas que devem ter o direito-dever, de ser responsáveis pelos danos causados apenas quando ele se concretiza, deve-se pensar nas gerações futuras que com certeza irão ter graves conseqüências dos danos, o que deixa claro Délton Winter de Carvalho:

Vislumbra-se, portanto, a necessidade de superação de uma teoria do risco (concreto), que, paradoxalmente, encontra sua incidência condicionada à ocorrência de um “dano” atual. Essa transição parece-nos possível a partir da formação de uma nova teoria do risco (abstrato)[...].⁷

Ainda nesse sentido defende o autor que:

Apesar das incertezas a respeito das conseqüências futuras de determinadas atividades, o direito não pode se abster de garantir o direito das futuras gerações às condições e qualidades ambientais necessárias à sua subsistência digna, sob pena de negar a sua função de construção de um futuro desejado (nos termos consignados, democraticamente, em boa parte das cartas constitucionais contemporâneas).⁸

Assim a nova teoria consistiria em uma matriz que iria atuar como condições de possibilidade para juridicização de situações de risco, impondo obrigações preventivas as pessoas que produzam um risco, que na maioria das vezes são pessoas jurídicas.

Tendo em vista que grande parte da poluição decorre de pessoas jurídicas, foi adotada a teoria da responsabilidade objetiva. A doutrina evoluiu para admitir que, tais atividades não necessitam de demonstração de culpa do agente, mediante a existência clara e prévia das regras estabelecidas para ter um direito-dever: um dever de adequar-se à legislação e as normas ambientais vigentes e um direito de ter sua atividade licenciada e usufruir dos resultados.

Tal teoria, a da responsabilidade objetiva, não fala em “culpa”, é o que Willian Freire alega:

O individuo que, ao criar sua atividade, cria junto riscos para terceiros, fica obrigado a reparar qualquer dano àqueles causado, ainda que sua atividade e sua atitude estejam isentas de culpa. Basta a demonstração do dano e do nexu causal. Se um industrial estabelece sua atividade com todas as precauções e o dano, mesmo assim, ocorre, não pode lhe ser imputado um

⁶ CARVALHO, 2008, p. 19

⁷ CARVALHO, loc cit.

⁸ Ibidem, p. 20.

ato culposo, mas ele tem o dever de indenizar, em razão de ter criado um risco de dano.⁹

No mesmo raciocínio, defende Carlos Ducci Claro apud Willian Freire:

A responsabilidade objetiva não se baseia na culpa do autor do dano. Baseia-se exclusivamente em que o dano tenha sido produzido. Não é a conduta, ou a culpa, a fonte da responsabilidade. É apenas o fato de haver-se criado um risco de que determinado dano se produza.¹⁰

Quanto ao dano ambiental, a legislação adotou o critério também da responsabilidade objetiva, que consta no Artigo 14 da Lei 6.938/1981¹¹: Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, o poluidor é obrigado, independente de existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade”

A Constituição Federal também alerta sobre tal responsabilidade, que se encontra protegida no artigo 225§3º:

Artigo 225

[...]

§3º As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independente da obrigação de reparar os danos causados.

Porém, para o poluidor enquadrar-se em tal previsão legal, ele deve indiscutivelmente ter dois requisitos cumulativos, ou seja, a ausência de qualquer dos dois tipos exclui a condenação, quais sejam:

- a) O dano ao meio ambiente.
- b) O nexo causal entre a atividade e o dano.

Nem todo o dano ambiental, individual ou coletivo, de pessoas físicas ou jurídicas atinge a esfera do dano ambiental patrimonial, mas sim um dano extrapatrimonial ou moral. Significa dizer que, dependendo do dano ambiental, ele traz prejuízos de natureza não patrimonial, pois foram feridos valores de ordem espiritual, ideal e moral, ocasionados ao indivíduo ou a sociedade. Assim cita Délton Winter De Carvalho:

⁹ FREIRE, Willian. **Direito ambiental brasileiro**. 2. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Aide, 2000. p. 152.

¹⁰ Ibidem, p. 153.

¹¹ BRASIL. Lei da política nacional do meio ambiente. Lei 6.938/1981

Assim, quando a ofensa ao meio ambiente acarreta transtornos imateriais, pode haver a configuração de um dano moral ambiental. O dano moral, por degradação ambiental pode apresentar uma dupla caracterização, seja como dano moral individual, seja como dano moral ambiental coletivo.¹²

Ademais, José Rubens Morato Leite apud Délton Winter de Carvalho que dano moral ambiental consiste em “todo o prejuízo não patrimonial ocasionado à sociedade ou ao indivíduo, em virtude da lesão ao meio ambiente.”¹³

Verifica-se assim que, independente de ser pessoa física ou jurídica, uma vez causado o dano ambiental, deve-se repará-lo sem a comprovação da culpa.

Resume-se a importância da responsabilidade do dano independente da pessoa que o causou, defende Marcos Destefenni:

Através da responsabilidade civil pode-se exigir, juridicamente, a reparação do dano, tentando-se uma restituição ao estado anterior. Deve a responsabilidade civil estar intimamente ligada à função preventiva de danos, sobretudo no campo dos danos ambientais.¹⁴

Conclui-se ao final, a necessidade da aceitação da teoria do risco abstrato, e a importância de frisar o poluidor-pagador na atual carta magna bem como nas demais legislações. No que tange as embarcações que causem danos decorrentes da água de lastro, quem ficaria responsável sobre o possível dano ambiental é, sem dúvida, a pessoa jurídica independente de sua nacionalidade, geralmente vinculada à bandeira do navio.

Ainda em relação ao dano ambiental, a próxima discussão versará sobre a poluição.

Sempre que existir o homem haverá com ele a poluição, independente se observar na era contemporânea ou nos primórdios da civilização, observado é claro o nível, a quantidade e a complexidade da mesma. Assim já define William Freire “poluição é qualquer alteração prejudicial do meio ambiente por interferência humana.” Porém, tal conceito é muito amplo, pois pode se confundir com a degradação ambiental que é totalmente diferente da poluição.

Degradação significa, conforme William Freire: “qualquer alteração adversa das características naturais do meio ambiente que independa do homem.” Assim, pode-se notar que para que ocorra a poluição é necessário inicialmente uma

¹² CARVALHO, 2008, p. 84

¹³ CARVALHO, loc. cit.

¹⁴ DESTEFENNI, Marcos. **A Responsabilidade Civil Ambiental e as Formas de Reparação do Dano Ambiental**. São Paulo: Bookseller, 2005. p.138.

atividade que direta ou indiretamente, degrade a qualidade ambiental.

Aprofundando-se um pouco mais no que tange a poluição, de acordo com o mesmo autor, significa:

É a degradação do meio ambiente por uma fonte ou uma atividade que, direta ou indiretamente: a) prejudique a saúde, a segurança e o bem-estar da população b) crie condições adversas as atividades sociais e econômicas c) afete desfavoravelmente a biota d) afete as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente e) lance matéria ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos.¹⁵

Ainda sobre a poluição, não se pode deixar de verificar a Lei 6.938/1981, em seu Artigo 3º, trás um rol exemplificativo, uma vez o poluente não se enquadrando em tal Artigo, o aplicador da norma possa utilizar-se do conceito de degradação ambiental, conforme visto, desde que exista uma atividade direta ou indiretamente, que cause uma alteração adversa da qualidade do meio ambiente, que nascerá ai um dever de reparação do dano causado.

Após tais definições, será abordado o próximo tema, que versa sobre o “ambiente”, para encerrar os conceitos básicos do eixo central, ora avaliado.

Primeiramente, deve-se observar que tal tema é muito genérico, necessitando afunilar o significado para conseguir chegar ao conceito que se procura. Existe conceito de ambiente na biologia, na política, na geografia, na arquitetura, na música, entre outras. Assim, de um modo mais genérico, para os seres humanos, ambiente significa:

Um limite mínimo de salubridade e um limite máximo de conforto delimitam fisicamente um meio ambiente saudável. O limite mínimo de salubridade é aquele que permite a reprodução da espécie. O limite máximo de conforto é aquele que garante condições de salubridade para as gerações humanas futuras.¹⁶

Assim, no mesmo contexto, já diz William Freire:

O universo natural que, efetiva ou potencialmente, exerce influencia sobre os seres vivos. Porém somente isso não basta para compreender o grau de complexidade dos riscos ambientais. Para o Direito, é uma instituição jurídica, considerando-se que as normas ambientais nada mais fazem do que organizar a utilidade dos bens ambientais pelo homem.¹⁷

¹⁵ FREIRE, 2008, p. 21.

¹⁶ WIKIPEDIA. **Ambiente**. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Ambiente> Acesso em: 15 jul. 2010

¹⁷ FREIRE, 2008, p.17.

Aproveitando o conceito abordado, passa-se para a definição de meio ambiente, entrando assim no tema principal.

Tal expressão tem maior conteúdo intuído do que definível, pois são vários os métodos de definição, assim defende Celso Antonio Pacheco Fiorillo: "o termo *meio ambiente* é um conceito jurídico indeterminado, cabendo, dessa forma, ao intérprete o preenchimento do seu conteúdo."¹⁸ Assim, de acordo com Bernard J. Nebel apud Édis Milaré, "Em linguagem técnica, meio ambiente é "a combinação de todas as coisas e fatores externos ao individuo ou população de individuo em questão."¹⁹

No direito brasileiro, tal definição encontra-se amparada pela Lei 6.938/1981 em seu artigo 3º, I, onde consta:

Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:

I – meio ambiente: 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.

Desse ponto de vista sustenta Roberto Armando Ramos De Aguiar, apud Paulo de Bessa Antunes que:

O conceito de meio ambiente é totalizador. Embora possamos falar em meio ambiente marinho, terrestre, urbano etc., essas facetas são partes de um todo sistematicamente organizado onde as partes, reciprocamente, dependem umas das outras e onde o todo é sempre cada vez que uma parte é agredida.²⁰

Todavia, Édis Milaré, defende que se pode distinguir o conceito jurídico de tal expressão sob duas perspectivas, uma estrita e outra ampla. Inicialmente, numa visão *estrita* alega que: "o meio ambiente nada mais é do que a expressão do patrimônio natural e suas relações com e entre os seres vivos. Tal noção é evidente, despreza tudo aquilo que não seja relacionado com os recursos naturais."²¹

Já em seu ponto de vista *amplo* defende que: "vai além dos limites estreitos fixados pela Ecologia tradicional, o meio ambiente abrange toda a natureza

¹⁸ FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2009. p. 20.

¹⁹ MILARÉ, Édis. **Direito do ambiente**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000. p. 52.

²⁰ ANTUNES, 2008, p. 259.

²¹ MILARÉ, 2000, p. 56

original (natural) e artificial, assim como os bens culturais correlatos.”²²

Pode-se notar aí uma enorme diferença entre ambos, de um lado o meio ambiente natural/físico feito pelo solo, água, ar, fauna etc. e do outro o meio ambiente artificial, criado pelo homem, como suas edificações, equipamentos etc. Assim, os autores dividem o Meio Ambiente em vários aspectos que a seguir são classificados focando os principais:

a) meio ambiente natural;

Relacionado a tal subdivisão, o meio natural ou físico, deve lembrar sempre do ar, da água, do solo, fauna e flora, são aqueles que se têm acesso no meio ecológico, é o equilíbrio entre os seres vivos e meio em que vivem. A Constituição Federal, não poderia deixar de tutelar algo essencial para a vida, e tal tutela esta expressão no artigo 225, *caput*, §1º, I, III e VII do mesmo artigo.

Art. 225. 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.

§ 1º - Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas

(...)

III - 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

(...)

VII - 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 a crueldade.

Por isso é de extrema importância os cuidados com o meio ambiente natural, entre eles o mar, que é tema central do presente trabalho, pois a ausência de um deles poderá ocasionar ao nosso Planeta consequências quase sempre irreversíveis. Consequências essas que já se vive atualmente.

b) meio ambiente cultural; e

Tal classificação visa à proteção ao meio ambiente cultural do homem, priorizando o patrimônio histórico. Um dos primeiros conceitos de patrimônio cultural foi descrito no Decreto-Lei nº 25/37 onde consta:

Art. 1º Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de

²² MILARÉ, 2000, p. 62

interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.

Posteriormente foi previsto também na Constituição Federal em seu artigo 216 na seguinte forma:

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

Assim, após a análise do artigo ora citado, conclui-se que não constitui aí um rol taxativo, oscilando entre elementos materiais ou imateriais, móveis ou imóveis ou até os que não foram criados pela ação do homem, desde que fique comprovada a identidade do grupo que quer que o tal elemento seja considerado um patrimônio histórico, conforme Celso Antonio Pacheco Fiorillo:

O bem que compõe o chamado patrimônio cultural traduz a história de um povo, a sua formação, cultura e, portanto, os próprios elementos identificadores de sua cidadania, que constitui princípio fundamental norteador da República Federativa do Brasil.²³

E por último, finalizando os tipos de meio ambiente:

c) meio Ambiente artificial.

A presente classificação está relacionada à utilidade pública, ou seja, as ruas, praças, áreas verdes, espaços livre em geral, e também relacionada ao espaço urbano construído, nos casos de edificações. Tal aspecto de meio ambiente está diretamente relacionado ao conceito de *cidade*.

A atual Constituição Federal também refere-se a tal conceito, em seu artigo 182 que trata:

²³ FIORILLO, 2008, p. 21.

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, têm por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Celso Antonio Pacheco Fiorillo leciona sobre a Constituição que:

O meio ambiente artificial recebe tratamento constitucional não apenas no art. 225, mas também nos arts. 182, ao iniciar o capítulo referente à política urbana; 21,XX, que prevê a competência material da União Federal de instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos; 5º, XXIII, entre alguns outros.²⁴

Conclui-se assim, que independente do aspecto observado, é de extrema importância a preservação dos diversos tipos de meio ambiente, tanto para o presente, quanto para uma geração futura.

2.2 O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE MARÍTIMO

2.2.1 Evolução do transporte marítimo e a importância no Brasil

No passado, quando o homem passou a ser sedentário, no final da Pré-História e no início da Idade Antiga, procuraram se instalar próximos a rios para a prática da agropecuária e da pesca. Porém, com o acúmulo de seus trabalhos, viu-se a necessidade de escoamento dessas mercadorias, nascendo aí o comércio e as primeiras idéias de navegação.

Tempos após, no final da Idade Média, os portugueses aderiram à arte da navegação comercial, e consequentemente a descoberta das dimensões planetárias, usando para isso as caravelas. Essas, porém, se utilizando de materiais sólidos para lastrear, e que será visto no próximo item seu significado.

Até então, as navegações eram feitas por embarcações de madeira, e só em meados de 1.800, Napoleão III teve a primeira idéia de criar um navio de couraça metálica, pois estavam em plena Guerra da Criméia. Tal tecnologia, porém, só foi aprimorado já na virada do século XIX para o século XX, onde mesmo assim eram utilizados materiais sólidos como lastro. As primeiras utilizações de água do mar como lastro foram implantadas em submarinos, que para controlar seu peso são

²⁴ FIORILLO, 2008, p. 21

equipados com tanques lastro, os quais podem ser preenchidos com água ou esvaziados com ar pressurizado.²⁵

No final do século XIX e início do século XX, ocorreram as primeiras concessões para a construção e exploração de portos no Brasil. No ano de 1.912 o Governo Federal criou a Inspetoria Federal de Portos, Rios e Canais. O Decreto 23.607 de agosto de 1.932 criou o Departamento de Portos e Navegação.²⁶

O Brasil tem uma faixa costeira de 8.698 quilômetros de extensão, 50.000 quilômetros de rios navegáveis e com isso cerca de 98% do comércio exterior brasileiro circula por meio dos nossos portos, movimentando aproximadamente U\$100 bilhões por ano. Abaixo, segue uma tabela de movimentação para se ter idéia da importância dos portos em nosso país.

Tabela 1- movimentação nos portos

DESCRIÇÃO	2009	2010	VAR %	2009	2010	VAR %
	Movimento de Maio			Acumulado até Maio		
EXPORTAÇÃO	5.792.535	6.167.535	6,5	23.174.769	24.749.545	5,6
IMPORTAÇÃO	1.664.906	2.778.377	66,9	8.033.197	12.064.553	50,2
TOTAL	7.457.265	8.945.912	20,0	31.207.966	36.544.098	17,1

Fonte: portos do Brasil, 2010

Assim, não há o que contestar sobre a importância do comércio nacional, seja pelo mar ou pelos rios, porém também não há dúvidas do grande risco que tal atividade carrega consigo, dentre esses riscos encontra-se os perigos da poluição da água de lastro, tema central do presente trabalho.

2.2.2 A Definição de Lastro

Lastro é todo e qualquer material usado para dar peso e com isso dar equilíbrio em um determinado objeto. Assim, a água de lastro é o nome pela qual ficou conhecida internacionalmente a água do mar que serve para que o navio sem

²⁵ WIKIPEDIA. **Submarino**. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Submarino> acesso em 15. jul. 2010

²⁶ BRASIL. Ministério dos transportes. Movimento de cargas. Disponível em : <http://www.transportes.gov.br/modal/portuario/estatistica/anuario2000/apresentacao.htm>. Acesso em: 30 jun. 2010.

carga mantenha sua estabilidade e sua integralidade. Portanto, lastrear ou lastrear significa colocar certo peso no fundo do casco do navio para aumentar sua estabilidade e lastreamento é a captação da água do mar para lastrear o navio. Quando um navio está descarregando, ele necessita encher seus tanques de água para manter sua estabilidade, balanço e estrutura.



Figura 1 – Modelo de Lastreamento e Deslastreamento
Fonte: Porto de Santos, 2010

Por outro lado quando o navio é carregado, tal água é lançada ao mar. Essa técnica é chamada de deslastro.



Figura 2 - Deslastreamento
Fonte: Porto de Santos, 2010

Até o início do século XX, quando a tecnologia não era tão avançada, eram usados materiais sólidos para ter essa função, ou seja, quando os navios estavam vazios, nos tanques eram colocados areia, madeira, rocha e outros tipos de objetos. Com o aumento do número de navegações e conseqüentemente de sua tecnologia (a criação de navios de aço), colocar e retirar dos navios materiais sólidos tornou-se muito inviável e caro tendo em vista o número de trabalhadores para exercer tal função. Passou-se, então, a utilizar a própria água do mar, o que facilitou muito todo o processo.

Além disso, durante a viagem, o navio utiliza água e combustível, ficando após algum tempo mais leve, e conseqüentemente com a redução de seu peso o leme e parte da hélice ficam para fora d'água prejudicando algumas manobras e a segurança do navio. Assim, para manter sua segurança operacional, ele se utiliza da água de lastro.

Neste contexto, tratar-se-á, a seguir, dos riscos ambientais advindos da utilização da água de lastro.

2.3 A POLUIÇÃO CAUSADA PELA ÁGUA DE LASTRO

2.3.1 ÁGUA DE LASTRO E OS RISCOS AMBIENTAIS

Primeiramente, deve-se conceituar a expressão “poluição do meio ambiente.” Tal expressão se dá na introdução do homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que ela não provoque ou possa vir a provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo pesca e as outras utilizadas legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização e deterioramento dos locais de recreio.²⁷

Quando eram utilizados materiais sólidos como o lastro, a única coisa que deixava sua origem e era descarregada em um lugar desconhecido eram materiais que não traziam sérios problemas sociais, nem ambientais. Porém, a utilização de água de lastro nos navios trouxe, sem dúvida, inúmeros benefícios para tal atividade econômica, o que não se esperava é que tal água, quando puxada para dentro dos navios, poderia conter vida marinha. Essa vida deslastreada em um ecossistema desconhecido consiste em uma das quatro maiores ameaças aos oceanos, pois o meio ambiente pode se recuperar, mas a introdução dessas espécies causa muitas vezes danos irreversíveis.

Os tipos de organismos que são encontrados na água de lastro variam desde seres microscópicos até peixes de 30 centímetros, organismos que vivem na superfície do mar, em seu estágio larval ou planctônico. Estes seres

²⁷ ONU. CONVEMAR ART 1 § 1 INCISO 4

podem ser capturados pelos navios e quando jogados ao mar novamente se desenvolvem para o estágio adulto e estabelecem ali seu novo habitat.

Entre as espécies mais transportadas estão às anêmonas, cracas, caranguejos, caracóis, mexilhões, ouriços do mar, dentre outras. Agentes patogênicos também já foram encontrados nas águas de lastro, como é o caso do *Vibrio Colerae*.

Através de cálculos feitos pelo IMO, estima-se que de três a cinco bilhões de toneladas de água são transportadas em forma de lastro por todos os mares do mundo. Tal método permite que não somente a água seja transportada nos navios, como uma infinidade de organismos que são removidos de seu habitat natural e lançados em outro, totalmente diferente. Outro dado do IMO diz que mais de sete mil espécies de animais e vegetais são transportadas por ano pelo mundo em forma de lastro.²⁸

Na costa brasileira, de acordo com os primeiros estudos realizados no país, existem pelo menos nove espécies novas oriundas de outros ecossistemas que ameaçam a biodiversidade do Brasil. O Informe sobre as Espécies Exóticas Invasoras Marinhas do Brasil, elaborado pelo Ministério do Meio Ambiente com apoio da PNUD, visa verificar os impactos dessas novas espécies no que tange a capacidade de sobrevivência das espécies nativas, o efeito nas atividades socioeconômicas e os danos a saúde humana. Ao menos 12 estados brasileiros já foram atingidos por algumas espécies invasoras com os prejuízos e proporções que variam de região para região. Somente no Paraná e no Rio Grande do Sul, foram detectadas algumas ameaças a saúde humana decorrente de uma substância chamada *ficotoxina*, que provém de uma microalga *Alexandrium Tamarense* que contamina moluscos e crustáceos que são consumidos pelos humanos.²⁹

A ANVISA, no ano de 2002, também realizou um estudo exploratório para ter referência, identificação e caracterização de agentes patogênicos contidos na água de lastro, com um resultado final de 99 coletas em 9 portos brasileiros. E o resultado já era o esperado: a confirmação de que a água de lastro é mesmo um veiculador de organismos patogênicos que causam danos a saúde das pessoas. O

²⁸ Organização Marítima Internacional. **Dados estatísticos**. Disponível em: www.imo.org. Acesso em: 18 jun. 2010

²⁹ ENVOLVERDE. **Informações**. Disponível em: www.envolverde.com.br/material.php?cod=70563&edt.

resultado foi apresentado em março de 2002, na 47ª reunião do Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC) da Organização Marítima internacional (IMO).

No estudo realizado pela ANVISA, os seguintes dados foram registrados:³⁰

- 71% das amostras de água de lastro coletadas tinham presença de bactérias, variando de 1.000 até 5,4 milhões de bactérias por litro d'água,
- 31% das amostras continham vibrios,
- 13% coliformes fecais,
- 5% *Escherichia coli*,
- 22% enterococos fecais,
- 15% *Clostridium perfringens*,
- 29% colifagos
- 7% *Vibrio cholerae* O1
- 23% *V.cholerae* não O1
- 21% amostras de plâncton

Foi registrado também que 62% dos comandantes fizeram em parte ou não fizeram a orientação do IMO de efetuar a troca de água de lastro afastados da costa do país.

Analisando mais algumas espécies aquáticas invasoras, se tem os mexilhões dourado e zebra, caranguejo verde, Cólera, Estrela do mar do pacífico norte, alga marinha asiática, água viva, Dinoflagelados, entre outras.

Agora, explicitar-se-á um pouco mais sobre os principais bioinvasores.

Mexilhão zebra: com seu nome científico de *dreissena polymorpha*, sobrevive tanto em água do mar como em água doce, contem como principal característica concha com listas pretas e brancas, e tem origem do mar Negro e Cáspio. Hoje, pela “ajuda” da água de lastro e pela incrível habilidade de mudar sua cadeia alimentar, encontra-se em abundância na costa leste dos Estados Unidos da América e Canadá. Seu principal prejuízo está nas colônias encontradas nos cascos de navios, enfraquecendo sua estrutura, aonde já chegou a infestar 40% das vias navegáveis dos Estados Unidos da América, em encanamentos e tubulações de

³⁰ BRASIL. **Agência nacional de vigilância sanitária**. Disponível em: www.anvisa.gov.br acesso em: 30 jun. 2010.

passagem de água provocando entupimento e grande prejuízo nos setores elétricos e industriais. Os cálculos imaginados dos prejuízos chegam a enorme quantidade de 750 milhões a 1 bilhão de dólares entre 1989 a 2000.³¹



Figura 3 – Mexilhão Zebra
Fonte: Wikipédia, 2010

Mexilhão dourado: com seu nome científico de *Limnoperna fortunei*, recebe o primeiro lugar em relação à invasão pela água de lastro.



Figura 4 – Mexilhão Dourado
Fonte: ELETRONUCLEAR, 2010

Também sobrevive tanto em água doce quanto em água salgada, tem sua origem nos rios asiáticos, em especial da China, transportado para todo mundo, inclusive nos portos do Atlântico Sul. Sua introdução no Brasil se deu por volta de 1996 e se alastrou por grande parte dos rios nacionais. Em especial a Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA, informou que o último problema de abastecimento de água potável em Porto Alegre, se deu pelos entupimentos das tubulações de abastecimentos pelo mexilhão dourado, conforme mostra o mapa a

³¹ Organização Marítima Internacional. **Dados estatísticos.** Disponível em: www.imo.org. Acesso em: 18 jun. 2010.

seguir ³².



Figura 5 – Mapa da invasão do Mexilhão Dourado
Fonte: IEAPM, 2010

Outro caso é que impedem o funcionamento normal da Usina de Itaipu, tendo um prejuízo de quase R\$1 milhão por dia de paralisação desnecessária do sistema. O IEAPM – Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira já contêm cinco subprojetos com foco principal no controle dessa epidemia.



Figura 6 – Mexilhão Dourado Usina Itaipú
Fonte: ITAIPU, 2008

³² BRASIL. Agencia Nacional de Vigilância Sanitária. Relatório ANVISA 0126/2004. Disponível em: www.anvisa.gov.br acesso em: 30 jun. 2010.

Estrela do mar do pacifico norte: causou grandes prejuízos na chegada na Austrália vindo do Japão, onde não contem nenhum predador direito, multiplicando-se aos milhões. Essa espécie é um sério problema nas indústrias comerciais marisqueiras, uma vez que houve a redução de 20% das extrações de ostras nessas áreas australianas, atividade importante na região.



Figura 7 – Estrela do Mar do Pacífico Norte
Fonte: SABERMAISANIMAIS, 2009

Vibrio Colerae: sem dúvidas a epidemia que mais causou problemas no mundo decorrente de seu transporte pela água de lastro, o vírus colérico. Seu primeiro registro na América do Norte foi em 1991 e até a presente data causou mais de 1.2 milhões de casos e mais de 12 mil mortes. Tal surto deslocou-se aparentemente da Índia para as Américas na metade da década de 90. Em especial, no Brasil, teve os maiores registros de casos entre os anos de 1993 e 1994, conforme tabela abaixo e mais recentemente em 1999, mais especificamente em Paranaguá, litoral do Paraná, onde aproximadamente 467 casos foram confirmados. Existem evidências científicas que os primeiros casos surgiram nos litorais dos países o que indica que tal vírus foi espalhado com a ajuda da água de lastro.³³ Hoje, sabe-se que existe mais de quatro tipos de *V. cholerae* O1 toxigênico que são:

- Da sétima pandemia (hemisfério oriental)
- Da Costa do Golfo dos Estados Unidos
- O australiano
- Latino americano

³³ BRASIL. Agencia nacional de vigilância sanitária. Disponível em: www.anvisa.gov.br acesso em: 30 jun. 2010.

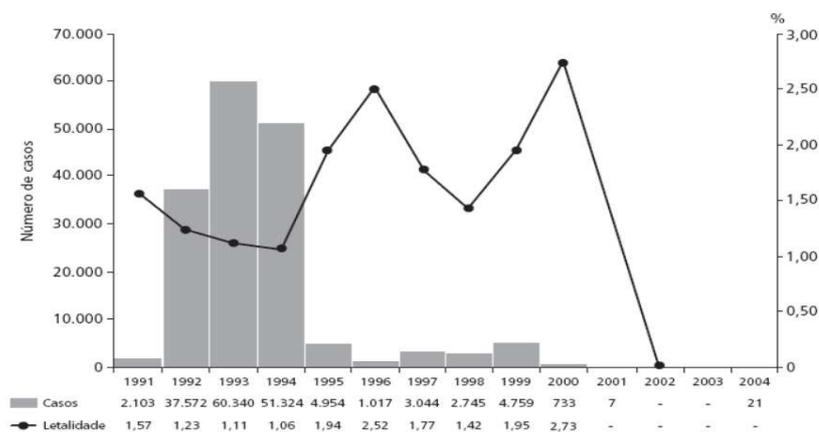


Gráfico 1 - Vibrio Colerae
Fonte: MEDICINANANET, 2009

Salmonela: apesar de não estar contido nos dados da ANVISA, é de extrema importância destacar tal perigo. Foi coletado em pesquisa realizada pelo Instituto de Ciências Biomédicas (ICB) da Universidade de São Paulo (USP) que detectou que a circulação da maré e o uso da água do mar como lastro leva tais microorganismos para regiões mais afastadas dos portos. Tal coleta foi feita nos portos de Belém (PA), Fortaleza (CE), Recife (PE), Itaguaí (RJ), Santos (SP), Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS). Durante um ano, foram realizadas coletas nos referidos portos, em seis áreas distintas de cada um deles. Em 214 amostras foi verificado que em 93,6% delas continha a salmonela que está associada às infecções humanas que tem como sintomas a diarreia e dores abdominais. A origem mais provável dos microorganismos são as redes de esgotos clandestinos que deságuam no mar perto dos portos, assim com a chegada dos mexilhões vindos pela água de lastro, tal microorganismo se aloja nos mexilhões que são consumidos e comercializados pela população local.³⁴

Maré Vermelha: Deslastrada em diversos países, algas microscópicas alienígenas (nome dado a espécies não nativas), tem causado o fenômeno da “maré vermelha” ou conhecida também como “floração excepcional de algas tóxicas” que exterminam toda a vida ao seu redor, reduzindo o teor de oxigênio da água e ao mesmo tempo liberando toxinas que matam as espécies que circulam ao redor. Esse fenômeno já ocorreu em Guaraqueçaba, litoral do Paraná,

³⁴ ENVOLVERDE. **Informações**. 2010. Disponível em: www.envolverde.com.br/material.php?cod=70563&edt.

causando a morte de diversas vidas marinhas e prejudicando a turismo e consequentemente a economia.



Figura 8 – Maré Vermelha
Fonte: WIKIPEDIA, 2010

Conclui-se assim que são vários os riscos e perigos que a água de lastro pode trazer ao sistema econômico e riscos a saúde bem como a um meio ambiente ecologicamente equilibrado.

3 O DIREITO A UM MEIO AMBIENTE EQUILIBRADO

3.1 A IMPORTÂNCIA DA ÁGUA

Tal componente químico, já foi tratado como algo sem valor, comum e desprezível, há pouco tempo atrás. Todavia, hoje após muita luta estão conseguindo provar o valiosíssimo recurso natural, indispensável a qualquer forma de vida.

A água é elemento constitutivo da vida, contem funções biológicas e bioquímicas essenciais. Este elemento fundamental está dividido de forma desproporcional, qual seja: 97,3% estão nos mares e oceanos e são salgadas, 2,7% encontra-se nos rios e lagos e podem ser consumidos pelos seres vivos. Como informa Édis Milaré: “De toda a massa líquida existente no planeta, apenas 2,7% são formados por água doce, de que a coletividade humana faz uso intensivo;.”³⁵

Diante do limitado recurso hídrico constituído em no Planeta e o aumento da demanda decorrente do aumento populacional, a ampliação dos usos da água requer uma maior administração. Como não se pode falar na importância da água e da preocupação com a mesma se um indivíduo num país de primeiro mundo consome 80 vezes mais água que um habitante da África subsaariana. Outro dado é que entre 1970 e 1995, a quantidade de água disponível para cada habitante do mundo caiu 37%, e atualmente 1,4 bilhões de pessoas não tem acesso a água limpa.³⁶

A prova mais concreta que a água virou sim um bem econômico está contida em na CF em seu artigo 20 III, em que determina que são bens da União:

Os lagos, rios e quaisquer correntes de água em terrenos de seu domínio, ou que banhem mais de um Estado, sirvam de limite com outros países, ou se estendam a território estrangeiro ou dele provenham, bem como os terrenos marginais e as praias fluviais.

Como se pode observar, a água está constitucionalmente protegida sobre quaisquer tipos de exploração maciça, poluição ou degradação, inclusive a poluição dos mares pela água de lastro, tema central do presente trabalho.

³⁵ MILARÉ, 2000. p. 126.

³⁶ BRASIL. Instituto nacional de pesquisas espaciais. Disponível em: www.inpe.br Acesso em: 15/07/2010

Após o Brasil sofrer com a biopirataria de minérios, madeiras e animais, agora foi descoberta uma nova modalidade, o saque aos recursos naturais, denominado hidropirataria. Ela liga diretamente à água de lastro e o recurso que se tornará o mais valioso no futuro, a água, ferindo diretamente a soberania do país.

Foi descoberto que navios-tanque ou até mesmo os petroleiros, antes de sair das águas nacionais, deslastreiam a água do mar no Rio Amazonas e reabastecem seus tanques com a água doce do rio. Em uma única ação dessas embarcações, estão praticando dois crimes, a poluição do eco sistema ao lançar a água de lastro do mar juntamente com todos os resíduos e seres vivos existentes na mesma, e a captação de recursos naturais sem a autorização devida autorização legal conforme artigo 225 §4º:

A Floresta Amazônica brasileira, a Mata Atlântica, a Serra do Mar, o Pantanal Mato-Grossense e a Zona Costeira são patrimônio nacional, e sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro das condições que assegurem a preservação do meio ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais.

Conforme denúncias não oficiais, a captação da água é feita no ponto que o rio deságua no Oceano Atlântico, por dois fatores; primeiro, devido à falta de fiscalização e o segundo fator contra é que o ponto contém 320 km de extensão e uma profundidade média de 50 metros, o que ajuda o trânsito das grandes embarcações. Tal denúncia indica também a existência de empresas internacionais voltadas somente para essa prática, com clientes na Grécia, Oriente Médio, Caribe, entre outros países. Essas empresas contrataram cientistas que desenvolveram uma tecnologia para purificar a água amazônica, tornando-se mais barato do que a dessalinização das águas oceânicas, aproximadamente U\$0,80 o metro cúbico contra U\$1,50. Agora, imagine várias embarcações retirando as águas do rio, ponderando que cada um deles consegue a captação de até 250 milhões de litro de água, vendendo após a purificação, cada litro a U\$2,00, um negócio super lucrativo. Outro dado que deixa claro isso é que cada navio petroleiro armazena água equivalente a meio dia de água utilizada pela cidade de Manaus, 1,5 milhões de habitantes.³⁷

³⁷ ENVOLVERDE. **Informações**. 2010. Disponível em: <www.envolverde.com.br/mat%C3%A9rial.php?cod=70563&edt>

Além da captação da água, não satisfeitos com isso, as embarcações lançam a água do mar juntamente com seres marinhos, dentro do curso do rio. Se o lançamento da água de lastro no próprio mar já causa danos alarmantes, os mesmo lançamentos em águas doces multiplicariam os problemas. A extinção de espécies nativas do rio, a falta de alimentos para a região, esses são alguns dos males desse comportamento.

Segundo a INPE, a água no planeta está cada vez mais rara, e a Amazônia é considerada a grande reserva do Planeta para os próximos anos, estima-se que 12% da água doce da superfície encontra-se na região, e mais, dentro de 100 ou 150 anos as guerras serão movidas pela detenção dos recursos hídricos do mundo, pois a redução das chuvas está a cada ano pior decorrente do aquecimento global.³⁸

A pergunta é fácil. Por que as autoridades não dão fim nesse problema? E a resposta é mais fácil ainda: a ilustre burocracia e a falta de uma denúncia formal. O Diretor de Outorga, Cobrança e Fiscalização da Agência Nacional de Águas já sabe de tal atuação, contudo aguarda a denúncia formal para tomar as medidas cabíveis.

Conforme já visto, a Constituição Federal, em seu artigo 20 inciso III dispõe que cabe a União legislar sobre os rios, mares, etc, e isso vem complementado pela Lei 9.433/97, sobre a Política Nacional de Recursos Hídricos, no seu artigo 1º II, onde indica que a água é um recurso limitado, dotado de valor econômico, determinando ainda que o Poder Público seja responsável pela mesma. Portanto, sem uma denúncia formal, não se pode mobilizar a Marinha nem a Polícia Federal que necessitam de comprovação do ato criminoso para promover uma operação na foz dos rios e de toda a região amazônica próxima ao Oceano Atlântico.

Conclui-se, portanto, que a água está acabando e a cada dia que passa novas técnicas são usadas para um grupo de pessoas lucrar, sem pensar no coletivo. Assim, o CF deve sim proteger o meio ambiente contra os problemas e a poluição, inclusive contra a água de lastro.

³⁸ BRASIL. Instituto nacional de pesquisas espaciais. Disponível em: www.inpe.br Acesso em: 15 jul. 2010.

3.2 PROTEÇÃO CONSTITUCIONAL AO MEIO AMBIENTE E OS PERIGOS DA ÁGUA DE LASTRO

Vive-se hoje numa sociedade marcada pela progressão de conceitos, matrizes e idéias, em que com a consolidação do capitalismo muda-se radicalmente a forma de viver e agir. Muda-se de uma época vivida com muito pouca tecnologia, onde cada homem tinha apenas suas habilidades, e entra-se velozmente, na era da massificação industrial e sedimentação sobre as criações tecnológicas de maquinismo, conforme Délton Winter De Carvalho: “Portanto, a passagem de uma forma industrial mecanicista para uma formatação tecnologicamente potencializada (pós-industrial) é capaz de exercer profundas irritações e ressonâncias no direito[...]”.³⁹

Com tantas mudanças, tanto no modo de viver, como na tecnologia, onde muitas vezes não se obtêm os resultados esperados e se prejudicam outros setores, nasce à idéia, baseada nos danos e riscos a ecologia, de institucionalizar o direito ambiental. Porém, para nascer tal ramificação é necessária a “autorização” da carta suprema, pois nenhuma lei poderá ser criada sem que ela autorize.

O atual ordenamento jurídico criou uma hierarquia entre as leis, para que umas possam se valer mais que outras. Assim, nada mais seguro que deixar marcado a importância de um tema em amparada pela lei suprema, qual seja a Constituição Federal da República Federativa do Brasil de 1988, onde ela como lei fundamental, possa traçar os conteúdos e limites da ordem jurídica.

Sendo tal tema, proteção ao meio ambiente onde inclui a poluição causada pela água de lastro, tema central do trabalho, algo recente no que tange o Direito, as constituições mais antigas, como a norte-americana, a francesa e a italiana, não cuidaram especificamente da matéria, assim acontecia também no regime constitucional brasileiro antes de 1988. Porém, mesmo sem uma lei de proteção ao meio ambiente, o legislador, mediante seus poderes, tentava proteger a saúde humana, nascendo aí o primeiro fundamento para a tutela ambiental, a “saúde humana.” O Chile, em 1972 após a Conferência de Estocolmo, foi à primeira nação a assegurar a todas as pessoas um ambiente livre de contaminação, impondo

³⁹ CARVALHO, 2008, p. 66.

ao Estado o dever de velar para que este direito não seja transgredido (art. 19.8).⁴⁰

Anteriormente a presente Constituição Federal de 1988, jamais o legislador pensou em proteger o meio ambiente. Ele tinha por objetivos principais a atividade produtiva, independente da conservação dos recursos naturais, conforme defende Paulo De Bessa Antunes:

[...]as constituições que antecederam à atual Carta deram ao tema meio ambiente um tratamento pouco sistemático, esparso e com um enfoque predominantemente voltado para a infra-estrutura da atividade econômica, e sua regulamentação legislativa teve por escopo priorizar a atividade produtiva[...].⁴¹

Abaixo a listagem das constituições que o Brasil já teve no ponto de vista ambiental.⁴²

- a) Constituição do Império, de 1824, nela não tem indícios da proteção ao meio ambiente, apenas proibições de indústrias contrárias à saúde do cidadão (art. 179, n.24);
- b) Constituição Republicana, de 1891, somente expõe a competência a União para legislar sobre as suas minas e terras (art. 34, n.29);
- c) Constituição de 1934 comentou sobre as belezas naturais, sobre o patrimônio histórico, artístico e cultural (art. 10, III, e 148);
- d) Constituição de 1937, onde novamente se preocupa com a proteção aos monumentos históricos, artísticos e naturais (art. 134) e ainda a proteção das plantas e rebanhos contra a moléstia e agentes nocivos (art. 18);
- e) Constituição de 1946, além de manter a defesa aos patrimônios, conservou também a União legislar sobre normas gerais da defesa da saúde, das riquezas do subsolo, das águas, florestas, caça e pesca;
- f) Constituição de 1967, idem a de 1946, todavia acrescentou a União a competência sobre jazidas e águas (art. 8º);

⁴⁰ MILARÉ, 2000. p. 208.

⁴¹ ANTUNES, 2008. p. 61.

⁴² MILARÉ, 2000. p. 210-211.

- g) Constituição de 1969 manteve a proteção ao patrimônio, paisagismo, porém em seu art. 172 apareceu pela primeira vez a palavra *ecológico*.

Chegando a atual carta suprema, a Constituição Federal de 1988, que pode ser denominada de “a constituição verde”, pois ela finalmente dá à proteção ao meio ambiente conforme Paulo De Bessa Antunes: “Além de ser dotada de um capítulo próprio para as questões ambientais, a CF de 1988, ao longo de diversos outros artigos, trata das obrigações da sociedade e do Estado brasileiro com o meio ambiente.”⁴³

Com tal importância, Celso Antonio Pacheco Fiorillo ensina que foi criado um ramo próprio e autônomo para tutelar o meio ambiente, o direito ambiental brasileiro, que está constitucionalmente amparado pelo dispositivo encontrado na carta suprema, o artigo 225. Além disto, com a proteção da constituição, propiciou a recepção da Lei 6.938 de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente. Com isso, também se concretizou a Política Nacional de Defesa Ambiental, que colocou a expressão *ecologicamente equilibrado*, exigindo harmonia em todos os aspectos facetáveis que compõem o meio ambiente.⁴⁴

Portanto, com a inclusão da proteção ao meio ambiente na atual Constituição Federal, foi elevado à condição de bem público, o que já vinha sendo tratado com modéstia, tiveram todas suas forças baseadas no Artigo 225 da CF:

Art. 225 - Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem como de uso comum do povo e essencial a 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.

Não é a toa que a CF é uma das mais avançadas no que tange ao meio ambiente, pois além de conter um capítulo próprio, qual seja, o Capítulo VI – do Meio Ambiente, a multidisciplinaridade da matéria, contém outros inúmeros regramentos nos mais diversos Títulos e Capítulos, conforme alega Edis Mirale: “[...]traduzindo em vários dispositivos o que pode ser considerado um dos sistemas mais abrangentes e atuais do mundo sobre a tutela do meio ambiente.”⁴⁵

⁴³ ANTUNES, 2008. p. 60.

⁴⁴ FIORILLO, 2009. p. 26.

⁴⁵ MILARE, 2000, p. 211.

Para se ter idéia, segue abaixo a listagem dos dispositivos sobre o meio ambiente na atual Constituição Federal:

- 1) Além dos artigos do Capítulo VI que aborda somente o meio ambiente, existe os artigos 5º LXXIII, 20 II a XI e § 1º, 23 III e VI, 24 VI, VII e VIII, 129 III, 170 VI, 174§3º, 200 VIII, 216 V, 220 § 3º, II.

Como se pode observar, a CF de 1988 foi completamente diversa das anteriores, pois como já visto antes, o foco era a atividade produtiva, independente da conservação dos recursos naturais. Ao contrário de antigamente, hoje existe uma inter-relação entre o meio ambiente e a infra-estrutura econômica, pois os constituintes defendem a idéia da proteção ambiental de forma que possa assegurar às condições de qualidade de vida as populações conforme Paulo De Bessa Antunes:

O legislador constituinte buscou estabelecer um mecanismo mediante o qual as naturais tensões entre os diferentes usuários dos recursos ambientais possam ser amenizadas dentro de uma perspectiva de utilização racional.⁴⁶

Portanto, por ter constitucionalizado um direito fundamental, o direito a um meio ambiente saudável e ecologicamente equilibrado, deve-se nortear um sistema de garantias da qualidade de vida dos cidadãos juntamente com o respeito ao Meio Ambiente.

3.2.1 O Artigo 225 da Constituição Federal de 1988

O capítulo que versa sobre o Meio Ambiente, encontra-se situado no Capítulo VI, do Título VIII (Da Ordem Social) respectivamente no artigo 225 com seus parágrafos e incisos. É lá que está muito bem caracterizada e concretizada a proteção ao meio ambiente, versando sobre a ordem econômica e os direitos individuais.

⁴⁶ ANTUNES, 2008, p. 61.

O artigo 225 ordena que:

Art. 225. 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.

Inicialmente, o mesmo pode ser dividido, conforme Edis Milaré em três fases, qual sejam: ⁴⁷

- a) O primeiro encontra-se no *caput*, onde se tem a norma-matriz, que alerta sobre o direito a todos de um meio ambiente ecologicamente equilibrado;
- b) Encontra-se no §1º em seguida de seus incisos que tange sobre instrumentos de garantias e efetividade do direito abordado no *caput*;
- c) Compreende no conjunto de determinações particulares em relação a objetos e setores, localizado nos §§2º a 6º.
- d) Cria-se para o Poder Público um dever constitucional, uma verdadeira obrigação de fazer, de cuidar, defender e preservar o meio ambiente. Assim deixa o cidadão de ser o titular passivo de um direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, mas sim tem um dever também de defendê-lo e preservá-lo.
- e) “E por fim, todos têm direito ao bem jurídico meio ambiente, até as gerações futuras que ainda não existem, pois o artigo 225 deixou claro”, *impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.*”⁴⁸

Há de se observar que o primeiro destaque está contido na expressão “*TODOS*”, que dá início ao referido capítulo. Tal expressão, conforme Paulo De Bessa Antunes significa que: “Todos”, tal como presente do artigo 225, tem o sentido de qualquer indivíduo que se encontre em território nacional,

⁴⁷ MILARÉ, 2000, p. 31.

⁴⁸ MILARÉ, 2000, p. 214.

independentemente de sua condição jurídica perante o nosso ordenamento jurídico. “Todos” quer dizer todos os seres humanos .⁴⁹

Assim, além de ser considerado de “todos”, uma vez como entidade autônoma, é considerado um bem de uso comum do povo, ou seja, não pertence a alguém, nem a certo grupo de pessoas, não há restrições nem discriminações para tal bem. Pode concluir pelo citado artigo que, além de ser um bem de todos, é essencial a qualidade de vida, por isso, sem ele não existe a qualidade de vida.

Uma leitura rápida e inconsciente pode induzir ao leitor que a expressão “*todos*”, ao incluir o homem, também traz implicitamente, os animais, o que não é verdade, como defende Paulo De Bessa Antunes:

A leitura irracional e apressada do vocabulário tem levado à interpretação de que “*todos*” teria como destinatário todo e qualquer ser vivo. A hipótese não se justifica. A Constituição tem como um de seus princípios reitores a dignidade da pessoa humana e, portanto, a ordem jurídica nacional tem como seu centro o indivíduo humano. A proteção aos animais e ao meio ambiente é estabelecida como uma consequência de tal princípio e se justifica na medida em que é necessária para que o indivíduo humano possa ter uma existência digna em toda a plenitude.⁵⁰

Portanto, pode-se concluir que a inserção da proteção ao meio ambiente na Constituição Federal, especificamente no artigo 225, foi de extrema importância para a consolidação dela como uma cláusula pétrea, bem como para ficar registrado mais um direito fundamental. A proteção na Constituição, que implicitamente trata sobre a proteção contra a água de lastro, foi fundamental para a elaboração de normas infraconstitucionais para o combate e a proteção do sistema ambiental marinho.

3.2.2 As normas infraconstitucionais abordando a água de lastro

Após demonstrar a importância da proteção do meio ambiente na Constituição Federal, com um Capítulo somente sobre o tema e diversos outros artigos, outras formas vieram para somar contra a luta a poluição ambiental. Convenções, Resoluções, Conferências, Tratados Internacionais, Organizações Internacionais, Acordos entre Países, Ministérios nacionais, etc. todos focados na proteção ambiental.

⁴⁹ ANTUNES, 2008, p. 63.

⁵⁰ Antunes, 2008, p. 63.

Algumas das principais normas infraconstitucionais têm bastante peso no âmbito nacional e internacional, quais sejam:

3.2.2.1 Conferência de Estocolmo

Tal conferência ocorreu após a humanidade ter um pouco de conscientização dos malefícios causados para o nosso Planeta. Assim, após uma decisão da Assembleia Geral das Nações Unidas (Resolução 2.398[XXIII], de 3-12-1.968), foi solicitada a convocação de uma conferência mundial com foco no meio ambiente, chamada de Conferência de Estocolmo, reunindo 113 países em junho de 1972 na cidade de Estocolmo – Suécia, recebendo tal denominação.

O encontro foi extremamente importante, pois foi o primeiro internacional, reunindo diversas nações com o objetivo de discutir a relação entre o desenvolvimento e o meio ambiente.

Ao final da Conferência, foi elaborado um documento com 24 artigos, que originou a criação do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), a primeira agência ambiental do mundo.

O resultado foi uma declaração com vinte e seis princípios onde deveriam ser baseadas todas as ações sobre o meio ambiente, inclusive a quem deve ser atribuída à responsabilidade por danos ambientais, sobre a indenização para as vítimas, sobre o controle populacional e a redução do crescimento econômico. É claro que as idéias de degradação ambiental em 1972 são completamente diferentes das idéias atuais. O que foi colocado em questão na Conferência de Estocolmo era que a principal causadora da degradação era a pobreza, conforme escrito em seu Artigo 10. Todavia, já se sabe hoje, decorrente de vários estudos, que os países mais ricos são os principais causadores da degradação ambiental nas mais diversas áreas. Na área industrial, o maior problema é a emissão de CO₂ na camada de ozônio, na área dos transportes um dos problemas é a água de lastro nos navios, na área da agricultura o maior prejuízo está na degradação das áreas de proteção ambiental que estão sendo devastadas para a plantação e criação de animais, dentre outras.

Conclui-se assim que, apesar da importância, pois foi o primeiro encontro entre países para debater sobre o desenvolvimento e a poluição ambiental, não surtiu muitos efeitos tendo em vista que foram poucos os compromissos sérios e

também pelo fato do foco debatido não possuir estudos muito avançados para detectar, desde cedo, os principais causadores da degradação ambiental.

3.2.2.2 International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments.

A Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos dos Navios (tradução para o português), foi criada graças a Conferência Internacional do IMO em fevereiro de 2004. Seu objetivo maior é tentar prevenir e eliminar os riscos da introdução de organismos nocivos e agentes patogênicos que existem na água de lastro dos navios nos portos.

A idéia da Convenção é boa, entretanto não ficou muito fácil a sua praticidade, pois ela só entrará em vigor doze meses após e em não menos que em 30 Estados, cuja frota combinada constitua menos que 35% da frota bruta mercante mundial, e que ratificou tal Convenção. No caso do Brasil, tratando-se de tratados internacionais, eles devem ser aprovados pelo Congresso Nacional, o que ocorreu por meio do Decreto Legislativo nº 148 de 15 de março de 2010, e pelo Decreto Legislativo 1053/08 da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, confirmando assim a preocupação com o meio ambiente e o perigo da água de lastro, tema central do presente trabalho.⁵¹

3.2.2.3 Convenção Internacional para a prevenção da Poluição por Navios - MARPOL 73/78

Tal convenção nasceu para substituir a primeira convenção internacional para controlar a poluição dos navios por óleo, a chamada Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo, 1954 (OILPOL 54). Esta, porém, foi substituída por abordar somente a poluição por óleo, além de conter algumas falhas que vão contra os seus próprios fundamentos.

Assim, querendo abordar mais que somente a poluição por óleo, a Conferência Internacional sobre Poluição Marinha, elaborou a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, para substituir

⁵¹ Organização Marítima Internacional. **Dados estatísticos**. Disponível em: www.imo.org. Acesso em: 18 jun. 2010.

OILPOL 54. Essa convenção foi modificada pelo Protocolo de 1978, deste modo a convenção de 1973 e o protocolo de 1978 ficaram conhecidos como MARPOL 73/78.

Ela consiste em vinte Artigos, dois Protocolos e seis Anexos que contêm regulamentações para a prevenção da poluição por:

- Anexo I: Óleos
- Anexo II: Substâncias líquidas nocivas transportadas por mar a granel
- Anexo III: Substâncias nocivas transportadas por mar em forma de embalagens
- Anexo IV: Águas residuais (esgoto)
- Anexo V: Lixo
- Anexo VI: Ar (sistema de climatização de navios)

Como se pode observar, a poluição decorrente da água não está explícita nos anexos, necessitando assim analisar cada substância dentro de cada anexo. A poluição por lastro está contida no Anexo II, Substâncias líquidas nocivas transportadas por mar a granel, dentro da Categoria A, como segue:

“Categoria A: Substâncias líquidas nocivas que, se descarregadas no mar por meio de operações de limpeza de tanques ou de redução de lastro representariam um *grande perigo*, seja aos recursos marinhos ou a saúde humana, ou causariam sérios danos a áreas de lazer ou a outros usos legítimos do mar e, portanto, justificam a aplicação de *medidas rígidas antipoluição*.”

Portanto, como se pode observar, a MARPOL foi uma das primeiras a abordar a preocupação com a poluição da água de lastro, marcando um ponto fundamental na história, pois tal documento foi base para a evolução e criação de novos regulamentos sobre o tema.⁵²

3.2.3 NORMAN – 20

Tal norma foi criada, baseada na Resolução de Assembléia da Organização Marítima Internacional (IMO) e será aplicada a todos os navios que

⁵² BRASIL. Agência nacional de transportes aquaviários. Marpol. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br> acesso em: 10 jul. 2010.

contenham a Água de Lastro. Inicialmente, deve-se passar por uma breve história das leis nacionais que foram norteadoras até a chegada final da NORMAN – 20.

3.2.3.1 Lei nº 6.938/1981 (Política Nacional de Meio Ambiente)

Uma das mais antigas leis nacionais que versam sobre o tema meio ambiente, e nela está definido de forma bastante ampla o conceito de poluição para abranger não só o meio ambiente mais também a sociedade e a saúde humana. A lei contém em seu artigo 3º III a poluição como:

[...] poluição: a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente;

- a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população;
- b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas;
- c) afetem desfavoravelmente a biota;
- d) afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente; e
- e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos.

Como se pode analisar, os riscos da poluição da água de lastro estão diretamente ligados a todos os itens do artigo 3º III da referida lei como demonstrado a seguir: No item (a) a poluição da água de lastro conforme já visto no capítulo 1 do presente trabalho, afeta diretamente a saúde da população; no item (b) a água de lastro ao ser lançada ao mar, traz consigo o mexilhão zebra que afeta as estruturas dos portos dando enormes prejuízos; item (c) o deslastreamento de vidas marinhas estranhas ao habitat pode por risco a fauna marinha; item (d) são péssimas as condições sanitárias quando a água de lastro é lançada ao mar, conforme visto no tópico 1.3.1, onde amostras da ANVISA detectaram 22% *enterococos fecais* e por fim o item (e) que implicitamente comenta sobre o lançamento de água de lastro .

Com a referida Lei, baseado no artigo 6º, inciso II, teve a criação da CONAMA, com o objetivo de assessorar, estudar e informar o Conselho de Governo sobre medidas e políticas governamentais para o meio ambiente e recursos naturais. Sobre a poluição da água de lastro, o CONAMA tem por competência estabelecer, privativamente, normas e padrões nacionais de controle de poluição causadas por embarcações, mediante audiência dos Ministérios competentes.

Importante frisar também, que a referida lei deixa claro quem deve ser responsabilizado por eventuais danos ambientais, e de acordo com seu artigo 4º

VII que diz: “é o poluidor obrigado, independentemente de existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade.”

3.2.3.2 Lei nº 9.537/1997 (LESTA)

Tal lei se refere à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), que delegou a Autoridade Marítima, que a mesma deverá criar medidas preventivas e normativas com o dever de evitar a poluição marítima, incluindo a água de lastro, conforme descrito no seu artigo 4º como segue:

Art. 4º São atribuições da Autoridade Marítima:

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Com tais medidas e atribuições a presente Lei foi fundamental e importantíssima para a elaboração da NORMAM – 20, porém não foi à única para a base fundamental.

3.2.3.3 Lei nº 9.605/1998 (Lei dos Crimes Ambientais)

Tal lei define em seu texto os crimes ambientais bem como as sanções administrativas ambientais. Definiu também no rol do artigo 70 o conceito de infração administrativa ambiental com a consequência de que o não cumprimento da mesma acarrete em penalidades. Todavia o Decreto nº 3.179/1999, que regulamentou a Lei dos Crimes Ambientais, definiu em seu artigo 61, que a Autoridade Marítima tem a possibilidade de expedir atos administrativos com o foco de regulamentar à aplicação das penalidades administrativas.

Assim, para a criação da NORMAM – 20 à mesma utilizou-se do artigo 70 da Lei dos Crimes Ambientais juntamente com o artigo 61 do referido Decreto para a elaboração das regras que disciplinam as penalidades.

Ela estabelece que todo o navio que contenha água de lastro que entre ou navegue em Águas Jurisdicionais Brasileiras deve:

- a) Realizar a troca da água a pelo menos 200 milhas náuticas da costa e em águas com pelo menos 200 metros de profundidade.

- b) Efetuar a troca da água de lastro se a navegação entrar em bacias hidrográficas distintas e sempre que for entrar também nos portos marítimos e fluviais.
- c) Utilizar sempre a troca da água pelo método sequencial, fluxo contínuo ou diluição, que são respectivamente:
 - Sequencial = ocorre à troca da água de lastro com águas oceânicas novamente.



Figura 9 - Sequencial
Fonte: ANVISA

- Fluxo contínuo = os tanques são simultaneamente cheios e esgotados por um bombeamento de águas oceânicas.



Figura 10 - Fluxo contínuo
Fonte: ANVISA

- Diluição = ocorre simultaneamente o deslastreamento pelo fundo do tanque e o lastreamento através do topo da embarcação.



Figura 11 - Diluição
Fonte: ANVISA

No seu capítulo segundo, que se refere ao Plano de Gerenciamento da água de lastro, ordena que todo o navio nacional ou estrangeiro, que venha a utilizar a água de lastro deve conter um Plano de Gerenciamento com procedimentos seguros e eficazes para realizar a troca da mesma. Deve conter que tipo de procedimento irá utilizar para a segurança do navio e dos seus tripulantes; indicar os pontos que serão coletadas as amostras; na embarcação deverá ter a presença do oficial responsável pelo gerenciamento dos procedimentos implantados; dentre outras.

Conclui-se, portanto, que a elaboração dessa norma específica para a água de lastro, foi baseada em várias leis, tendo um trabalho final muito mais elaborado e técnico para o combate da referida poluição.⁵³

3.2.4 Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento – CNU-MAD (RIO 92)

Foi um encontro de 170 representantes de países reunidos no Rio de Janeiro no ano de 1992, com o intuito de discutir a crise ambiental do mundo. Do resultado surgiu a Agenda 21, um documento internacional com o compromisso ambiental de modelos de desenvolvimento sustentável e priorizando a importância da educação ambiental.

A Rio – 92, ficou conhecida mundialmente pois apresentou ao mundo vários resultados importantes, dentre eles:

- Criação de vários tratados e convenções
- Apresentou a Agenda 21
- Conscientizou o mundo sob a importância da temática ambiental

A famosa Agenda 21 teve como idéia um plano de ação para o século 21 com o foco da sustentabilidade mundial, uma estratégia da sobrevivência humana. Teve um papel importante no cenário internacional, pois resultaram mais de 200 tratados internacionais ambientais, entre eles tratados sobre a água de lastro, ganhando o título de conferência mais importante do século 20.

⁵³ BRASIL. Marinha do Brasil. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/> acesso em: 10 jul. 2010.

Todavia a maior proclamação da CNU-MAD foi à elaboração do princípio número 15, que diz respeito ao Princípio da Precaução, como defende Paulo De Bessa Antunes:

O princípio da Precaução foi redigido como o princípio número 15 da Declaração do Rio da seguinte maneira: “de modo a proteger o meio ambiente, o princípio da precaução deve ser amplamente observado pelos Estados, de acordo com suas capacidades. Quando houver ameaça de danos sérios ou irreversíveis, a ausência de absoluta certeza científica não deve ser utilizado como razão para postergar medidas eficazes e economicamente viáveis para prevenir a degradação ambiental.”⁵⁴

Assim, como se pode analisar, a CNU-MAD foi mais um importante passo para a humanidade a fim de proteger o meio ambiente, criando princípios norteadores para um equilíbrio mundial.

3.3 DIREITO E SUSTENTABILIDADE TENDO EM FOCO A ÁGUA DE LASTRO

Uma das palavras mais marcantes no século XXI, sustentabilidade, palavra que se tornou até um dos principais princípios constitucionais, o princípio da sustentabilidade. Verifica-se atualmente que em todos os foros de debates, documentos oficiais e publicações científicas o uso abundante da expressão desenvolvimento sustentável. A simples atitude de separação dos lixos em orgânico, vidro, plástico, papel, metal em todas as residências, até as mais complexas elaborações de normas, de contratos de exploração ambiental, juntamente com a elaboração de diretrizes ao gerenciamento da água de lastro, leva consigo, mesmo que implicitamente, a idéia central do princípio da sustentabilidade.

O cenário socioambiental vem mostrando que os impactos causados pelo homem são a cada dia mais complexos e de difícil reparação ao *"statu quo"*. Todavia, há duas correntes do primórdio da sustentabilidade que são:

- A partir dos anos 70, surge a idéia do “Limites do Crescimento” onde se pensava que para manter o equilíbrio entre a economia e a ecologia era necessário o congelamento populacional e do crescimento industrial, com o embasamento dos limites naturais e por outro lado o ilimitado anseio por crescimento.

⁵⁴ ANTUNES, 2008. p. 33.

●A segunda corrente e mais aceita foi elaborada pelos ambientalistas criticando o modo de vida da atualidade, com fulcro a partir da Conferência de Estocolmo em 1972, onde conforme já visto, foi de extrema importância, pois foi o início da visão pública sobre o desenvolvimento e a poluição ambiental.

A mais aceita é a que se baseia na Conferência de Estocolmo, pois logo após, em 1973, Maurice Strong utilizou-se pela primeira vez da expressão ecodesenvolvimento para conceituar a concepção alternativa de política de desenvolvimento. O termo foi lapidado e em 1993, Ignacy Sanchs elaborou os princípios básicos do ecodesenvolvimento que são:

- a) Sustentabilidade social;
- b) Sustentabilidade econômica;
- c) Sustentabilidade ecológica;
- d) Sustentabilidade espacial e
- e) Sustentabilidade cultural.

Várias são as definições e idéias do nascimento da expressão, todavia o que nunca poderá mudar é o seu conteúdo interno, conforme Celso Antonio Pacheco Fiorillo:

Dessa forma, o princípio do desenvolvimento sustentável, tem por *conteúdo* a manutenção das bases vitais da produção e reprodução do homem e de suas atividades, garantindo igualmente uma relação satisfatória entre os homens e destes com o seu ambiente, para que as futuras gerações também tenham oportunidade de desfrutar os mesmos recursos que temos hoje à nossa disposição.⁵⁵

Vale reforçar que a intenção de tal expressão é a harmonia entre economia e meio ambiente, favorecendo o desenvolvimento de forma sustentável e planejada, para que nossos recursos naturais que existem hoje não se esgotem no amanhã.

O ecodesenvolvimento é uma modalidade de desenvolvimento, que para tanto, deve-se solucionar os pequenos problemas, um de cada vez. Em cada ecoregião devem-se criar soluções específicas de seus problemas particulares, levando em conta a cultura, meio ambiente, etc. conforme defende Edís Milaré:

⁵⁵ FIORILLO, 2009, p. 28.

Compatibilizar meio ambiente e desenvolvimento significa considerar os problemas ambientais dentro de um processo contínuo de planejamento, atendendo-se adequadamente às exigências de ambos e observando-se as suas inter-relações particulares a cada contexto sociocultural, político, econômico e ecológico, dentro de uma dimensão tempo/espaço. Em outras palavras, isto implica dizer que a política ambiental não se deve erigir em obstáculo ao desenvolvimento, mas sim em um de seus instrumentos, ao propiciar a gestão racional dos recursos naturais, os quais constituem a sua base material.⁵⁶

Uma idéia prosaica é que uma tecnologia sempre será ilimitada, e que para cada problema irá ser criada uma nova solução técnica e os problemas irão sempre ser solucionados. Porém, os estudos de sustentabilidade devem sim tentar resolver os problemas de cada região, entretanto, sempre de olho no contexto mundial.

A idéia de justiça social planetária pretende melhorar o padrão de vida dos países pobres em um aumento do consumo de energia *per capita*. Mais se analisar somente para o problema da região sem se atentar com as mudanças do mundo, irá acontecer sem dúvidas num colapso mundial. Se bruscamente dividir a produção de energia do mundo de forma compartilhada com igualdade, os Estados Unidos da América teriam que viver com 1/5 da quantidade de energia que eles consomem, entrando em crise uma das maiores potências do mundo. “A idéia da sustentabilidade não é arruinar nenhum Estado e sim conscientizar o mundo da busca de um teto de consumo onde ocorreria um nivelamento entre o “Primeiro Mundo” e o “Terceiro Mundo”, como corrobora Ronaldo Mota Sardenberg:

A busca e a conquista de um “ponto de equilíbrio” entre o desenvolvimento social, o crescimento econômico e a utilização dos recursos naturais exigem um adequado planejamento territorial que tenha em conta os limites da sustentabilidade.⁵⁷

⁵⁶ MILARÉ, 2000, p. 36.

⁵⁷ RONALDO MOTA SARDENBERG – ORDENACAO TERRITORIAL E DESENVOLVIMENTO SUSTENTAVEL. FOLHA DE SÃO PAULO, CADERNO I.PAG. 3,24 ABRIL DE 1995



Figura 12 - Sustentabilidade
Fonte: WORDPRESS

A busca ao desenvolvimento econômico, o aumento na demanda sobre os recursos naturais, a busca de ser o melhor no mundo, interesses de curto prazo, levam países em desenvolvimento a aceitar condições comerciais com extensões de degradação total ambiental, como exemplo o deslastreamento das embarcações no mar para ter seu processo de carga e descarga de mercadoria mais rápida nos portos.

De um lado os países já desenvolvidos, que muitas vezes já esgotaram quase todos seus recursos naturais, e de outro os países em desenvolvimento que são forçados a explorar toda sua riqueza natural para satisfazer as necessidades dos países mais ricos, numa escala de crescimento quantitativo. Para que haja o desenvolvimento qualitativo, é necessária a preservação e utilização racional do meio ambiente, sem que haja a exploração predatória do mesmo, para isso seguem-se os seguintes princípios:⁵⁸

1) Respeitar e cuidar da comunidade dos seres vivos.

Tal princípio refere-se à idéia de se preocupar com as outras pessoas e as demais formas de vidas, sem usá-las de forma cruel, com base nos próprios ecossistemas naturais que se regulam naturalmente.

2) Melhorar a qualidade de vida humana.

Esse princípio se refere ao Artigo 1º, inciso III da Constituição Federal: Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

III - a dignidade da pessoa humana; esta dignidade que se refere a qualidade de vida humana, envolvendo a educação, liberdade política, garantias de direitos humanos. O princípio do desenvolvimento só tem validade se o padrão de vida humano melhor.

3) Conservar a vitalidade e a diversidade do planeta Terra.

A idéia é que existe dependência total dos sistemas naturais do planeta, assim é de extrema importância a conservação e proteção da estrutura e funções da Terra. Para isso se deve conservar sistemas de sustentação da vida, conservar a biodiversidade, assegurar o uso sustentável dos recursos renováveis, combatendo a poluição de qualquer espécie, inclusive a poluição causada pela água de lastro, tema este central do presente trabalho.

4) Minimizar o esgotamento de recursos não renováveis.

Minimizar o esgotamento de recursos não renováveis significa a adoção de algumas práticas pode retardar ou até mesmo evitar a extinção dos recursos não renováveis. O carvão, minérios, gás, petróleo, são exemplos de recursos não renováveis, e para não esgotá-los algumas práticas podem ser incluídas no nosso dia a dia como, por exemplo, a reciclagem, a substituição de produtos não renováveis por produtos renováveis quando possível, etc.

5) Permanecer nos limites da capacidade de suporte do planeta Terra.

Tal princípio expõe a verdade de que nosso planeta tem fontes limitadas de recursos que pode chegar a impactos de perigosas deterioração, como exemplo a deterioração causada pela água de lastro. Assim a política de equilíbrio entre os modos de vida humanos com a capacidade de suporte da Terra devem ser controlados sempre.

⁵⁸ MILARÉ, 2008, p. 37.

6) Modificar atitudes e práticas pessoais.

O mesmo alerta para todos adotarem o modo de vida sustentável, deve cada pessoal ter consciência do que faz e alterar seu comportamento errados. O simples ato de desperdício de uma pessoa ao escovar os dentes com a torneira aberta até o deslastreamento ilegal das embarcações sem os devidos cuidados, devem ser matéria de disseminar as informações por meio da educação formal e informal.

7) Permitir que as comunidades cuidem de seu próprio meio ambiente.

As comunidades e grupos locais constituem os melhores canais para as pessoas expressarem suas preocupações e tomarem atitudes a relativas a sustentabilidade. Porém tais grupos e comunidades precisam de autoridade, poder e conhecimento para agir.

8) Gerar uma estrutura nacional para a integração de desenvolvimento e conservação.

Para que todos adotem atitudes corretas todas as sociedades necessitam de leis, políticas econômicas e sociais sólidas para seu desenvolvimento. Assim suas instituições devem ser capazes de tomar decisões, todos os países devem ter leis ambientais, melhorar a tecnologia para não poluir mais o meio ambiente entre essas a mudança do lastro nas embarcações e por fim o conhecimento que se precisa uma mudança.

9) Constituir uma aliança global.

O princípio da sustentabilidade vai depender de todos os países focados em uma única ação. Nada adiantaria se somente um país adotar o sistema de gerenciamento de água de lastro se o resto do mundo não tiver a mesma idéia, pois ou mudam-se todos em busca da sustentabilidade ou um só país não ira mudar nosso destino.

Portanto tais princípios não são novos e refletem uma conscientização no que tange a equidade mundial de desenvolvimento sustentável e da conservação da natureza, fator essencial a sobrevivência humana.

O princípio da sustentabilidade está visceralmente ligado à idéia da proteção contra a água de lastro. A atividade das embarcações é uma atividade econômica que utiliza o mar e/ou rios e afluentes, e esta, deverá ser regida pelo artigo 170 caput e inciso VI da carta suprema, que diz:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

[...]

VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; ([Redação dada pela Emenda Constitucional nº 42, de 19.12.2003](#)).

Assim, para qualquer tipo de atividade econômica deverá sempre ser verificada a legislação ambiental, considerando justamente os pontos negativos decorrentes do modo de produção ao meio ambiente. Já estão mais do que provados os danos causados pela água de lastro, assim nada mais sustentável que a conscientização de todos esses males bem como a busca comum a solução de tal problema.

4 CONSIDERAÇÕES A RESPEITO DO GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO

Para se obter um resultado adequado para o gerenciamento da água de lastro, algumas posições, estratégias e soluções são necessárias para tanto. Como já visto, é de extrema importância que ambas as leis, os setores e as pessoas estejam interligados e com um fim em comum para existir alguma chance em relação ao equilíbrio ambiental. O dano ambiental só poderá ser reparado de duas formas, conforme ensina Édis Milaré: “há duas formas principais de reparação do dano ambiental: a) o retorno ao *status quo ante* e b) a indenização em dinheiro.”⁵⁹

Como já visto na maioria das vezes o dano ambiental é quase irreversível, ou seja, não pode retornar ao *status quo ante*, a única saída é tentar reparar o máximo possível e reparar as possíveis vítimas. Há de se lembrar que o dano ambiental poderá ser público ou privado. Aquele quando cobrado a indenização será destinado a um Fundo cujo recurso será voltado à restituição do dano. Este vai diretamente à recomposição do patrimônio individual das vítimas.

Todavia, as diretrizes possíveis no que tange a prevenção da água de lastro serão.

4.1 DIRETRIZES TÉCNICAS VISANDO CONTER A POLUIÇÃO DA ÁGUA DE LASTRO.

Como demonstrada na atual Constituição Federal e nas demais normais e resoluções sobre a proteção ao meio ambiente, para conter os requisitos mínimos de existência no planeta, elas estão cada vez mais detalhadas e impostas aos Estados. Entretanto, a necessidade de tecnologia e idéias novas para isso acontecer é de tal importância quanto à existência de normas vigentes.

Não diferente, é a importância de técnicas e métodos para o gerenciamento da água de lastro, procedimentos esses que devem ser eficazes e viáveis, técnica e ecologicamente, com o objetivo primordial de reduzir o impacto causado pela água de lastro, não se esquecendo do custo e da demora infligida aos navios. Nesse sentido, podem-se analisar várias diretrizes voltadas para o gerenciamento da água de lastro, dentre elas as diretrizes técnicas, diretrizes

⁵⁹ MILARÉ, 2000, p. 336.

educativas, diretrizes jurídicas, diretrizes de atores e grupos voltados ao controle de prevenção da mesma, dentro outros.

Iniciando os estudos sobre o combate a tal dano irreparável, de acordo com a MARPOL 73/78, alerta que cabe a cada governo, a instalação portuária adequada para receber embarcações que contenham resíduos de bordo de navios e mistura de óleo, líquidos nocivos (água de lastro) ou lixo. Assim, o tipo de tratamento e o tamanho das instalações vai variar de acordo com a necessidade de cada porto. Um porto simples, pequeno e com pouca movimentação, uma simples lata de lixo e um barril de armazenamento de óleos e/ou outras substâncias podem ser suficientes, todavia, um grande porto com um volume maior de movimentação já necessitaria de grandes tanques de armazenagem e recepção de resíduos e misturas como a água de lastro. O não cumprimento das instalações, ou instalações inadequadas, pode aumentar o deslastreamento ilegal dos navios nas áreas inapropriadas para tanto.

Porém, o que vem a ser as instalações adequadas para a MARPOL? Um porto, para ser considerado apto a receber embarcações contendo água de lastro e outras substâncias, deveria ter a capacidade de recepção adequada em relação ao tempo e disponibilidade para captar os resíduos contínuos dos navios. Assim a comunicação entre a embarcação e o porto é de extrema importância, pois a demora em captar a água de lastro pode ser fatal no compromisso da entrega da mercadoria. A notificação prévia das substâncias e quantidades esperadas para descarregar, os equipamentos necessários para tanto, o tipo de mercadoria, entre outros, deverão ser tomadas entre o navio e a instalação de recepção das substâncias, conforme documento contido no site da Diretoria de Portos e Costas, detalhado em anexo.⁶⁰

Mas nada disso será útil se o sistema não funcionar perfeitamente, sistema este que atualmente no Brasil se encontra em situações precárias. A burocracia deverá ser rápida e simples no que diz respeito à alfândega, sistema sanitário (ANVISA) e ambiental para não atrasar e congestionar a sistema portuário. O Ministério da Saúde tem pleno dever de lidar com a saúde pública, com métodos de quarentena e fiscalização sanitária em todo país, inclusive nas fronteiras e principalmente nos portos, onde a chegada de embarcações oriundas de outras

⁶⁰ BRASIL. Direito dos portos. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/> acesso em: 20 jul. 2010.

regiões pode ser um método de disseminar doenças nocivas a saúde da população.

Tal Ministério se utiliza da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) para o controle e gerenciamento da água de lastro nos portos brasileiros. Ela contém nas proximidades dos portos uma equipe especializada em verificar as condições da água de lastro que libera ou restringe tal prática conforme demonstrado na imagem a seguir:



Figura 13 – Gerenciamento da Água de Lastro
Fonte: ANVISA

Assim, depois de demonstrado os riscos da água de lastro pelos resultados da pesquisa da ANVISA, conforme citado no capítulo um, ela editou a Resolução RDC nº 217 de 21 de novembro de 2001, que aprova o Regulamento Técnico para que a vigilância nos portos seja instalada. No rol dessa Resolução está estipulada que as embarcações entreguem a Autoridade Sanitária o Formulário de Água de Lastro preenchido, como já anexo anteriormente, conforme o Artigo 6º inciso III da Resolução RDC nº 217 a seguir:⁶¹

Art. 6º As embarcações de que trata este Regulamento deverão entregar à autoridade sanitária do Porto de Controle Sanitário, os documentos originais abaixo relacionados:

[...]

III - Formulário para Informações sobre a Água de Lastro.

No mesmo sentido cita ainda o artigo 25 da mesma Resolução:

Art. 25 O responsável direto ou representante legal pela embarcação solicitante de Livre Prática, deverá informar à autoridade sanitária em exercício no Porto de Controle Sanitário, previamente à sua entrada, os dados relativos ao armazenamento de água de lastro de bordo, e de seu

⁶¹ BRASIL. Agência nacional de vigilância sanitária. Disponível em: www.anvisa.gov.br acesso em: 17 jul. 2010.

lançamento em águas sob jurisdição nacional, previstos na Solicitação de Certificado, conforme Anexo IV deste Regulamento.

Não só a verificação do formulário devidamente preenchido como a possível coleta de amostras da água de lastro pode ser captada a qualquer momento, conforme descrito no artigo 28 de tal Resolução:

Art. 28 Toda a embarcação, a critério da autoridade sanitária, está sujeita à coleta de amostra de água de lastro para análise, com vistas à identificação da presença de agentes nocivos e patogênicos e indicadores físicos e componentes químicos.

Com base nesse dispositivo, só será liberada a embarcação se contiver os requisitos mínimos de condição higiênica e segura para o meio ambiente e para os seres humanos, conforme descrito nos artigo 1º inciso XI da mesma Resolução:

Art.1º Para efeito deste Regulamento, consideram-se:

[...]

XI - Condição Higiênico-Sanitária Satisfatória: aquela em que, após a análise documental e ou o término de uma inspeção sanitária não se tenha verificado fator de risco que possa produzir agravo à saúde individual ou coletiva;

Informa ainda no que tange a liberação da embarcação, o artigo 7º ainda da mesma Resolução:

Art. 7º A Livre Prática será concedida pela autoridade sanitária em exercício no Porto de Controle Sanitário, por meio do Certificado de Livre Prática, documento de caráter intransferível, mediante análise das condições operacionais e higiênico-sanitárias da embarcação e do estado de saúde dos seus viajantes, a partir de uma inspeção sanitária realizada a bordo da embarcação ou da análise documental das informações apresentadas quando da sua solicitação.

O não cumprimento de tais determinações implicará diretamente na rota da embarcação que não poderá fazer atracções nem escala em nenhum porto em território nacional conforme disposto no artigo 4º da Resolução em análise:

Art. 4º Qualquer embarcação, em trânsito internacional, cujo responsável direto ou representante legal pela embarcação se negue à aplicação das medidas prescritas pela autoridade sanitária do Porto de Controle Sanitário, em conformidade com as disposições previstas neste Regulamento, terá a liberdade de continuar, imediatamente, a sua rota, porém não poderá fazer escalas em nenhum outro Porto de Controle Sanitário do território nacional, sem que se submeta às medidas sanitárias pertinentes; sendo autorizado,

não obstante, que se abasteça de combustível, água potável, víveres, desde que em regime de quarentena.

Como se pode observar, a elaboração da Resolução RDC nº 217 de 21 de novembro de 2001 juntamente com a NORMAM – 20 trouxe ao território brasileiro e a população uma grande segurança sobre os perigos da Água de Lastro.

Um ponto crítico sobre a utilização das instalações se refere à cobrança das taxas para a utilização das instalações receptoras, taxa que deverá ser extrafiscal, sempre incentivando o uso das instalações.

Ademais, para a utilização das instalações utilizar-se-á dois princípios básicos e fundamentais; o princípio do poluidor-pagador (*polluter pays principle*) e o princípio da prevenção (*polluter pays principle*). Inicialmente quando se fala em dano ambiental imagina-se uma pessoa jurídica ou física que venha a poluir conforme já citado pelo William Freire “poluição é qualquer alteração prejudicial do meio ambiente por interferência humana.”⁶²

Deste modo, o Princípio do Poluidor-pagador deve ser analisado de forma muito cautelosa, pois alguns tentam contornar a reparação do dano. Numa rápida leitura, os leigos, ou os que tentam manipular o sistema para se favorecer, fazem a leitura erroneamente no sentido de que: pagar para poder poluir; poluir mediante pagamento; pagar para evitar a contaminação e pagador-poluidor. Tentativas essas efetuadas para tentar se explicar da poluição gerada, conforme ensina Édís Miraré sobre o conceito do poluidor-pagador;

Visa a imputar ao poluidor o custo social da poluição por ele gerada, engendrando um mecanismo de responsabilidade por dano ecológico abrangente dos efeitos da poluição não somente sobre bens e pessoas, mas sobre toda a natureza.⁶³

Como se pode verificar cabe ao poluidor o dever e a responsabilidade de tomar todas as diligências necessárias para minimizar os danos causados, e mais, não somente numa esfera patrimonial de bens e pessoas, mas também numa esfera extrapatrimonial relacionada a “toda natureza.”

Ademais, de acordo com Celso Antonio Pacheco Fiorillo: “podemos identificar no princípio do poluidor-pagador, duas órbitas de alcance: a) busca evitar a ocorrência de danos ambientais (*caráter preventivo*); e b) ocorrido o dano, visa sua

⁶² FREIRE, 2008, p. 78.

⁶³ MILARÉ, 2000, p. 100.

reparação (*caráter repressivo*).”⁶⁴

Desmembrado tal ensinamento, num primeiro momento cabe ao poluidor-pagador, o dever de arcar com todas as despesas relacionadas ao dano ambiental que tal atividade possa ocasionar, utilizando de instrumentos para tanto. Posteriormente, num segundo momento, cabe ao mesmo, ocorrendo danos ao meio ambiente, sua responsabilidade pela sua reparação total.

Assim, ligando o princípio sobre a poluição da água de lastro, tem que o poluidor, embarcação que venha a deslastrear em local não autorizado, é, na maioria das vezes composto por pessoas jurídicas que estão transportando mercadoria. Para tal princípio, os responsáveis pela poluição seriam os “donos” das embarcações, mesmo as de origem estrangeira.

Tal princípio está constitucionalizado na carta suprema conforme demonstra o artigo 225 § 3º que diz:

§ 3º as condições 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.

Há de se verificar que tal princípio se refere à responsabilidade civil, pois o pagamento da poluição não exerce um caráter de pena nem de infração administrativa, podendo o poluidor responder na esfera civil pelo dano e cumulativamente na esfera penal.

Também conforme já visto na Lei 6.938 de 1981, a Lei da Política Nacional do Meio Ambiente, em seu artigo 4º VII que diz: “é o poluidor obrigado, independentemente de existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade.”

Vale demonstrar a importância deste princípio, pois o mesmo é defendido pela União Européia, utilizando-se do “*polluter pays principle*” na Comunidade Económica Européia:

As pessoas naturais ou jurídicas, sejam regidas pelo direito público ou pelo direito privado, devem pagar os custos das medidas que sejam necessárias para eliminar a contaminação ou para reduzi-la ao limite fixado pelos

⁶⁴ FIORILLO, 2009, p. 37.

padrões ou medidas equivalentes que assegurem a qualidade de vida, inclusive os fixados pelo Poder Público competente.⁶⁵

Juntamente com o Princípio do Poluidor-pagador, encontra-se o Princípio da Prevenção na luta contra a poluição, incluindo a poluição da água de lastro e a necessidade do uso das instalações nos portos para a coleta de tal água.

Antes de falar de seu conteúdo, há juristas que se referem a tal princípio como o *princípio da precaução* e não da prevenção, diferença essa ligada somente a etimologia conforme demonstra Édis Milaré:

Prevenção: é substantivo do verbo prevenir, e significa ato ou efeito de antecipar-se, chegar antes; induz uma conotação de generalidade, simples antecipação no tempo, é verdade, mas com intuito conhecido. Precaução é substantivo do verbo precaver-se (do Latim *prae* = antes e *cavere*= tomar cuidado), e sugere cuidados antecipados, cautela para que uma atitude ou ação não venha a resultar em efeitos indesejáveis. A diferença etimológica e semântica (estabelecida pelo uso) sugere que prevenção é mais ampla do que precaução[...].⁶⁶

Depois de demonstrada a diferença de terminologia, Paulo De Bessa Antunes define que o Princípio da Prevenção é: “aplica-se a impactos ambientais já conhecidos e dos quais se possa, com segurança, estabelecer um conjunto de nexos de causalidade que seja suficiente para a identificação dos impactos futuros mais prováveis.”⁶⁷

Tal princípio assim como o do poluidor-pagador, encontra-se protegido na CF ao preceituar no *caput* do artigo 225, o dever do Poder Público e da coletividade de *proteger e preservar* o meio ambiente.

Está contida também na RIO – 92, conforme já visto no capítulo 2, tal princípio quem expõe:

Princípio 15 da Declaração do Rio de Janeiro sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (1992) – para proteger o meio ambiente medidas de precaução devem ser largamente aplicadas pelos Estados segundo suas capacidades. Em caso de risco de danos graves ou irreversíveis, a ausência de certeza científica absoluta não deve servir de pretexto para procrastinar a adoção de medidas efetivas visando a prevenir a degradação ambiental.

Assim, mediante a importância do princípio da prevenção, a criação de instalações nos portos, para a captação da água de lastro é de extrema

⁶⁵ FIORILLO, 2009, p. 42.

⁶⁶ MALARÉ, 2000, p. 102.

⁶⁷ ANTUNES, 2008, p. 45.

importância para prevenir possíveis danos irreversíveis ao meio ambiente e deixar sem saída o poluidor caso tente se esquivar da poluição.

O Ministério da Saúde faz um grande papel no controle e gerenciamento da Água de Lastro também, mas conta ainda com a ajuda de outras instituições ao combate a esses males.

Uma dessas instituições é a Marinha do Brasil como Autoridade Marítima direta para a prevenção e controle da poluição marinha gerada por embarcações. Especificamente a água de lastro não está relacionada diretamente a tal prevenção e controle da poluição como é a poluição com óleo, lixo, esgoto dentre outros. Todavia a introdução de espécies marinhas de forma assustadora tem sido assunto discutido no âmbito da responsabilidade da Autoridade Marítima. Como está não esta diretamente ligada a Marinha, ela tem organizações diretas sobre o controle e gestão da poluição da água de lastro.⁶⁸

Dentre tais organizações, talvez a mais importante consistir no Instituto de Estado do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM), com base que:

A missão do IEAPM é decorrente do reconhecimento das Marinhas modernas de que o conhecimento do ambiente em que operam é indispensável para aumentar a eficácia de seu desempenho, principalmente em face da modernização dos meios flutuantes, dotados com sistemas e equipamentos extremamente sensíveis e dispendiosos.⁶⁹

Uma de suas capacitações técnicas sobre a Água de Lastro está contida no item 5 de suas habilidades de Capacitação Técnica, que descreve:

5) desenvolvimento de metodologia para avaliação dos efeitos de despejo de água de lastro e sedimentos por navios mercantes em águas costeiras nacionais e de contramedidas - destina-se a implementar procedimentos de gerenciamento de água de lastro;⁷⁰

Concluí-se assim que a Marinha do Brasil não tem ainda competência para tentar solucionar os problemas causados pela poluição da água de lastro, entretanto possui organizações ligadas diretamente a ela, que estão diariamente focadas na busca por soluções e tecnologia contra tal malefício.

⁶⁸ BRASIL. Marinha do Brasil. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/> acesso em: 19 jul. 2010.

⁶⁹ BRASIL. Instituto nacional de pesquisas espaciais. Disponível em: www.inpe.br Acesso em: 15 jul. 2010.

⁷⁰ BRASIL. Instituto nacional de pesquisas espaciais. Disponível em: www.inpe.br Acesso em: 15 jul. 2010.

O Ministério do Meio Ambiente faz jus ao seu nome. Ele junta forças com outros Ministérios, dentre eles o já visto Ministério da Saúde, no combate a poluição ambiental. O MMA é responsável pela política nacional do meio ambiente e dos recursos hídricos, responsável pela preservação, conservação e utilização sustentável do ecossistema. Igualmente como a Marinha do Brasil, o MMA também se utiliza de outros métodos de “ajuda” para o gerenciamento da Água de Lastro.⁷¹

Uma dessas ajudas do MMA é o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, responsável pelo controle da poluição marinha, implicitamente, responsável pela poluição da Água de Lastro. Tem também em sua estrutura a Secretaria-Executiva do Conselho Nacional do Meio Ambiente- CONAMA, órgão este responsável pela poluição causada por embarcações. O MMA, o IBAMA e o CONAMA, juntos fazem parte do Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA, que tem um papel fundamental na gestão e controle da Água de Lastro e no controle da invasão de espécies aquáticas invasoras.⁷²

Conclui-se assim, que as técnicas voltadas ao gerenciamento da água de lastro estão caminhando em busca da quase perfeição. A criação de instalações nos portos, a ANVISA se responsabilizando por desenvolver mecanismos para identificar as substâncias nocivas contidas na água de lastro, dentro outros.

4.2 DIRETRIZES EDUCATIVAS VISANDO CONTER A POLUIÇÃO DA ÁGUA DE LASTRO

Como citado anteriormente, o Direito Ambiental é um ramo novo no ordenamento jurídico como cita Paulo de Bessa Antunes: “O Direito Ambiental (DA) é um dos mais recentes “ramos” do Direito e, com toda certeza, é um dos que tem sofrido as mais relevantes modificações, crescendo de importância na ordem jurídica internacional e nacional.”⁷³

⁷¹ BRASIL. Ministério do meio ambiente. Disponível em: <http://www.mma.gov.br> acesso em: 16 jul. 2010.

⁷² BRASIL. Ministério do meio ambiente. Disponível em: <http://www.mma.gov.br> acesso em: 16 jul. 2010.

⁷³ ANTUNES, 2008, p. 127.

Assim é de extrema importância a posse de informação ambiental, pois somente assim o indivíduo terá conhecimento do impacto causado pelas suas atitudes e conhecerá também as implicações a que estará sujeito. Com informação, criará sua opinião acerca das questões ambientais colocando em prática suas condutas, além de ajudar na busca aos riscos ambientais.

Alertar não só o comandante e a tripulação que estão nas embarcações prestes a deslatare, mas também todos os demais envolvidos, os que trabalham no porto, nas indústrias próximas dos nossos governantes é um fator extremamente fundamental.

Nesse raciocínio, programas informativos, discussões sobre os temas, toda e qualquer ajuda para divulgar esse mal é fundamental. A já comentada NORMAM – 20 estabelece que as informações referentes a procedimentos e gerenciamento da água de lastro devem ser amplamente divulgadas.

Ademais o fator mais importante no quesito à educação ambiental é o mesmo citado no artigo 225 inciso VI da carta suprema que diz:

Art. 225. 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.

[...]

VI - promover a educação ambiental em todos os níveis de ensino e a conscientização pública para a preservação do meio ambiente.

Com tal definição constitucionalizada, determina que todos os níveis e modalidades de educação deverão conter práticas educativas voltadas à conscientizar a coletividade sobre as questões ambientais, para buscar talvez num futuro não tão distante um ideal em comum, a sustentabilidade ambiental.

4.3 DIRETRIZES JURÍDICAS VISANDO CONTER A POLUIÇÃO DA ÁGUA DE LASTRO.

Tal instrumento faz necessário um conjunto de normas, instruções e sanções que determinarão de forma nítida os procedimentos corretos quando se falar de meio ambiente.

Assim por ser um ramo próprio o Direito Ambiental, defende Édis Milaré:

Complexo de princípios e normas coercitivas reguladoras das atividades humanas que, diretamente ou indiretamente, possam afetar a sanidade do ambiente em sua dimensão global, visando a sua sustentabilidade para as presentes e futuras gerações.⁷⁴

Assim como já visto no capítulo 2, a proteção ambiental descrita na CF de 1988 com vários artigos, inclusive um capítulo específico falando sobre o tema, qual seja o capítulo VI, Do Meio Ambiente, que inicia-se no artigo 225. Ademais se tem também várias normas infraconstitucionais nacionais voltadas sobre o meio ambiente. A NORMAM- 20 estabelece normas relacionadas diretamente à poluição causada pela água de lastro, isso num âmbito internacional, a International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments e a MARPOL 73/78.

Conclui-se assim a existência de leis que protegem nosso meio ambiente entre elas a Constituição Federal considerada a mais "verde" e muitas delas voltadas ao controle da água de lastro. Existem também as soluções técnicas desenvolvidas pela ANVISA como os tipos de trocas da água de lastro e as instalações nos portos. Porém o que esta faltando para solucionar de vez tal problema? Resta-nos apenas a culpar a educação. A conscientização, o desejo de viver num ambiente limpo, equilibrado, sem ganância e principalmente, pensando nas gerações futuras que com certeza pagarão pelos nossos erros.

⁷⁴ MILARÉ, 2000, p. 93

5 CONCLUSÃO

A busca dramática por bens capitais, desenvolvimento comercial, tecnológico, a maciça demanda por utilização dos recursos naturais numa visão apenas quantitativa, pensando somente no hoje e atropelando vários princípios básicos, infelizmente são esses os termos para quem vive no século 21.

Com a evolução técnica consegue-se hoje um rendimento surpreendente no que tange a era da globalização, enviando mercadorias para o outro lado do mundo em questão de dias. Assim o aumento de rendimentos e de lucros deixa cega a idéia de cautela e preservação ambiental pelo simples fato da ganância. Já com relação à evolução comercial obteve-se o aumento significativo dos transportes de mercadorias ao redor do mundo, e conseqüentemente, a utilização do meio mais vantajoso para isso, qual seja o transporte marítimo, com uma movimentação de mais de 80% do mercado comercial.

Todavia, decorrente da enorme busca por quantidade não se observa fatores simples que causam enormes danos e prejuízos para todos. Fatores este que se criaram com o aumento tecnológico, todavia não haviam estudos relacionados sobre possíveis malefícios de tais tecnologias.

Desde a elaboração da utilização da água de lastro nas embarcações e não de matérias sólidos, foi-se disseminando através do mundo grande quantidade de vida marinha. Uma vez deslastreada, esses organismos, começam um processo de adaptação ao novo habitat, e que muitas vezes tornam-se predador dos organismos que antes estavam num ambiente ecologicamente equilibrado.

A poluição da água de lastro esta sem duvida entre as piores poluições que o homem pode causar contra o meio ambiente, perdendo somente para o derramamento de petróleo. A água de lastro causa problemas nas mais diversas áreas imagináveis. A mesma consegue causar danos simultaneamente na área da ecologia, economia e social que na maioria das vezes são irreversíveis ou que irão consumir muito tempo e dinheiro.

Métodos e técnicas estão sendo elaboradas para combater tal malefício que somente agora os estudiosos conseguiram detectar seus danos. Além disso, os órgãos nacionais e internacionais estão voltados à questão da sustentabilidade ambiental para que se possa tentar reverter um pouco o colapso

mundial ambiental que esta ocorrendo. Efeito estufa, buraco na camada de ozônio, extinção de animais, diminuição dos recursos naturais, grande volume de lixo, bioinvasão, dentre outros que se não reduzidos ou eliminados quem mais ira sofrer as conseqüências é as gerações futuras que nada contribuíram para tanto.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito ambiental**. 11. ed. amp. Ref. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2008.

BRASIL. Agência nacional de transportes aquaviários. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br> acesso em: 10 jul. 2010.

BRASIL. **Agencia nacional de vigilância sanitária**. Disponível em: www.anvisa.gov.br acesso em: 30 jun. 2010.

BRASIL. Direito dos portos. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/> acesso em: 20 jul. 2010.

BRASIL. Eletronuclear. Disponível em: www.eletronuclear.gov.br acesso em 13 jun. 2010.

BRASIL. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. Disponível em: www.ibama.gov.br acesso em: 23 jun. 2010.

BRASIL. Instituto de estudo do mar Almirante Paulo Moreira. disponível em: www.ieapm.mar.mil.br acesso em: 24 jun. 2010.

BRASIL. Instituto nacional de pesquisas espaciais. Disponível em: www.inpe.br Acesso em: 15/07/2010

BRASIL. Itaipu. Disponível em: <http://www.itaipu.gov.br/> acesso em: 02 jul. 2010.

BRASIL. Lei da política nacional do meio ambiente. Lei 6.938/1981.

BRASIL. Marinha do Brasil. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/> acesso em: 10 jul. 2010.

BRASIL. Ministério do meio ambiente. Disponível em: <http://www.mma.gov.br> acesso em: 16 jul. 2010.

BRASIL. Ministério dos transportes. Movimento de cargas. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/modal/portuario/estatistica/anuario2000/apresentacao.htm>. Acesso em: 30 jun. 2010.

BRASIL. Portos do Brasil. Disponível em: www.portosdobrasil.gov.br acesso em: 04 jul. 2010

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

DESTEFENNI, Marcos. **A Responsabilidade Civil Ambiental e as Formas de Reparação do Dano Ambiental**. São Paulo: Bookseller, 2005.

ENVOLVERDE. **Informações**. Disponível em: www.envolverde.com.br/material.php?cod=70563&edt.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Princípios do Direito Processual Ambiental**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 2007..

FREIRE, Willian. **Direito ambiental brasileiro**. 2. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Aide, 2000.

Jus Brasil. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/noticias/2248438/roubo-de-agua-dos-rios-amazonicos-e-um-hidromito-negado-com-veemencia-pelo-governo/> relacionadas acesso em: 14 jun. 2010.

LUHMANN, Niklas **Do Sistema Social à Sociologia Jurídica**. Local: São Paulo: Lumen Juris, 2004.

MILARÉ, Édis. **Direito do ambiente**. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000.

Organização Marítima Internacional. Disponível em: www.imo.org. Acesso em: 18 jun. 2010.

Porto de Santos. Disponível em: www.portodesantos.com.br acesso em 31 jun. 2010-08-04.

RIOS, Aurélio Virgílio Veiga. **O Direito e o Desenvolvimento Sustentável: o curso de direito ambiental**. São Paulo: Peirópolis, 2005.

RONALDO, Mota Sardenberg – Ordenação Territorial E Desenvolvimento Sustentavel. Folha De São Paulo, Caderno I. abril de 1995.

WIKIPEDIA. **Ambiente**. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Ambiente> Acesso em: 15 jul. 2010.

WIKIPEDIA. **Submarino**. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Submarino> acesso em 15. jul. 2010.

ANEXOS

Anexo 1 – LEI Nº 6.938, DE 31 DE AGOSTO DE 1981

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 6.938, DE 31 DE AGOSTO DE 1981

[Regulamento](#)[Texto compilado](#)[Mensagem de veto](#)

Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

~~Art 1º - Esta Lei, com fundamento no art. 8º, item XVII, alíneas c, h e i, 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, cria o Conselho Nacional do Meio Ambiente e institui o Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental.~~

~~Art. 1º Esta Lei, com fundamento nos incisos VI e VII, do art. 23, e no art. 225 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, cria o Conselho Superior do Meio Ambiente - CSMA, e institui o Cadastro de Defesa Ambiental. [\(Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)~~

Art 1º - Esta lei, com fundamento nos [incisos VI e VII do art. 23](#) e no [art. 235 da Constituição](#), 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. [\(Redação dada pela Lei nº 8.028, de 1990\)](#)

DA POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

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

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

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

III - planejamento e fiscalização do uso dos recursos ambientais;

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

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

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

VII - acompanhamento do estado da qualidade ambiental;

VIII - recuperação de áreas degradadas; [\(Regulamento\)](#)

IX - proteção de áreas ameaçadas de degradação;

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

Art 3º - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:

I - meio ambiente, 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;

II - degradação da qualidade ambiental, a alteração adversa das características do meio ambiente;

III - poluição, a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente:

a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população;

b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas;

c) afetem desfavoravelmente a biota;

d) afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente;

e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos;

IV - poluidor, a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental;

~~V - recursos ambientais, a atmosfera, as águas interiores, superficiais e subterrâneas, os estuários, o mar territorial, o solo, o subsolo e os elementos da biosfera.~~

V - recursos ambientais: a atmosfera, as águas interiores, superficiais e subterrâneas, os estuários, o mar territorial, o solo, o subsolo, os elementos da biosfera, a fauna e a flora. ([Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989](#))

DOS OBJETIVOS DA POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

Art 4º - A Política Nacional do Meio Ambiente visará:

I - à compatibilização do desenvolvimento econômico-social com a preservação da qualidade do meio ambiente e do equilíbrio ecológico;

II - à 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;

III - ao estabelecimento de critérios e padrões de qualidade ambiental e de normas relativas ao uso e manejo de recursos ambientais;

IV - ao desenvolvimento de pesquisas e de tecnologias nacionais orientadas para o uso racional de recursos ambientais;

V - à difusão de tecnologias de manejo do meio ambiente, à divulgação de dados e informações ambientais e à formação de uma consciência pública sobre a necessidade de preservação da qualidade ambiental e do equilíbrio ecológico;

VI - à preservação e restauração dos recursos ambientais com vistas à sua utilização racional e disponibilidade permanente, concorrendo para a manutenção do equilíbrio ecológico propício à vida;

VII - à imposição, ao poluidor e ao predador, da obrigação de recuperar e/ou indenizar os danos causados e, ao usuário, da contribuição pela utilização de recursos ambientais com fins econômicos.

Art 5º - 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.

Parágrafo único - As atividades empresariais públicas ou privadas serão exercidas em consonância com as diretrizes da Política Nacional do Meio Ambiente.

DO SISTEMA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

Art 6º - Os órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios, bem como as fundações instituídas pelo Poder Público, responsáveis pela proteção e melhoria da qualidade ambiental, constituirão o Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, assim estruturado:

~~I - Órgão Superior: o Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, com a função de assistir o Presidente da República na formulação de diretrizes da Política Nacional do Meio Ambiente;~~
~~II - Órgão Central: a Secretaria Especial do Meio Ambiente - SEMA, do Ministério do Interior, à qual cabe promover, disciplinar e avaliar a implantação da Política Nacional do Meio Ambiente;~~
~~III - Órgãos Setoriais: os órgãos ou entidades integrantes da Administração Pública Federal, direta ou indireta, bem como as fundações instituídas pelo Poder Público, cujas entidades estejam, total ou parcialmente, associadas às de preservação da qualidade ambiental ou de disciplinamento do uso de recursos ambientais;~~
~~IV - Órgãos Seccionais: os órgãos ou entidades estaduais responsáveis pela execução de programas e projetos e de controle e fiscalização das atividades suscetíveis de degradarem a qualidade ambiental;~~
~~V - Órgãos Locais: os órgãos ou entidades municipais responsáveis pelo controle e fiscalização dessas atividades, nas suas respectivas áreas de jurisdição.~~

~~I - Órgão Superior: o Conselho Superior do Meio Ambiente - CSMA, com a função de assessorar o Presidente da República na formulação da política nacional e nas diretrizes governamentais para o meio ambiente e os recursos ambientais; ([Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989](#))~~
~~II - Órgão Consultivo e Deliberativo: o Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, adotado nos termos desta Lei, para assessorar, estudar e propor ao Conselho Superior do Meio Ambiente - CSMA diretrizes políticas governamentais para o meio ambiente e os recursos naturais, e deliberar, no âmbito de sua competência, sobre normas e padrões compatíveis com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida; ([Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989](#))~~
~~III - Órgão Central: o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, com a finalidade de coordenar, executar e fazer executar, como órgão federal, a política nacional e as diretrizes governamentais fixadas para o meio ambiente, e a preservação, conservação e uso racional, fiscalização, controle e fomento dos recursos ambientais; ([Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989](#))~~
~~IV - Órgãos Setoriais: os órgãos ou entidades integrantes da administração federal direta e indireta, bem como as Fundações instituídas pelo Poder Público, cujas atividades estejam associadas às de proteção da qualidade ambiental ou àquelas de disciplinamento do uso de recursos ambientais; ([Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989](#))~~

I - órgão superior: o Conselho de Governo, com a função de assessorar o Presidente da República na formulação da política nacional e nas diretrizes governamentais para o meio ambiente e os recursos ambientais; ([Redação dada pela Lei nº 8.028, de 1990](#))

II - órgão consultivo e deliberativo: o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), com a finalidade de assessorar, estudar e propor ao Conselho de Governo, diretrizes de políticas governamentais para o meio ambiente e os recursos naturais e deliberar, no âmbito de sua competência, sobre normas e padrões compatíveis com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida; ([Redação dada pela Lei nº 8.028, de 1990](#))

III - órgão central: a Secretaria do Meio Ambiente da Presidência da República, com a finalidade de planejar, coordenar, supervisionar e controlar, como órgão federal, a política nacional e as diretrizes governamentais fixadas para o meio ambiente; ([Redação dada pela Lei nº 8.028, de 1990](#))

IV - órgão executor: o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais

Renováveis, com a finalidade de executar e fazer executar, como órgão federal, a política e diretrizes governamentais fixadas para o meio ambiente; [\(Redação dada pela Lei nº 8.028, de 1990\)](#)

V - Órgãos Seccionais: os órgãos ou entidades estaduais responsáveis pela execução de programas, projetos e pelo controle e fiscalização de atividades capazes de provocar a degradação ambiental; [\(Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

VI - Órgãos Locais: os órgãos ou entidades municipais, responsáveis pelo controle e fiscalização dessas atividades, nas suas respectivas jurisdições; [\(Incluído pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

§ 1º Os Estados, na esfera de suas competências e nas áreas de sua jurisdição, elaboração normas supletivas e complementares e padrões relacionados com o meio ambiente, observados os que forem estabelecidos pelo CONAMA.

§ 2º Os Municípios, observadas as normas e os padrões federais e estaduais, também poderão elaborar as normas mencionadas no parágrafo anterior.

§ 3º Os órgãos central, setoriais, seccionais e locais mencionados neste artigo deverão fornecer os resultados das análises efetuadas e sua fundamentação, quando solicitados por pessoa legitimamente interessada.

§ 4º De acordo com a legislação em vigor, é o Poder Executivo autorizado a criar uma Fundação de apoio técnico científico às atividades do IBAMA. [\(Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

DO CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

— Art. 7º O Conselho Superior do Meio Ambiente – CSMA tem por finalidade assessorar o Presidente da República na formalização da Política Nacional e das diretrizes governamentais para o meio ambiente e os recursos ambientais. [\(Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#) [\(Revogado pela Lei nº 8.028, de 1990\)](#)

— § 1º O Conselho Superior do Meio Ambiente – CSMA é presidido pelo Presidente da República, que o convocará pelo menos 2 (duas) vezes ao ano. [\(Incluído pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

— § 2º São membros do Conselho Superior do Meio Ambiente – CSMA: [\(Incluído pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

— I - o Ministro da Justiça;

— II - o Ministro da Marinha;

— III - o Ministro das Relações Exteriores;

— IV - o Ministro da Fazenda;

— V - o Ministro dos Transportes;

— VI - o Ministro da Agricultura;

— VII - o Ministro da Educação;

— VIII - o Ministro do Trabalho;

— IX - o Ministro da Saúde;

— X - o Ministro das Minas e Energia;

— XI - o Ministro do Interior;

— XII - o Ministro do Planejamento;

— XIII - o Ministro da Cultura;

— XIV - o Secretário Especial de Ciência e Tecnologia;

— XV - o Representante do Ministério Público Federal;

— XVI - o Representante da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência – SBPC;

— XVII - 3 (três) representantes do Poder Legislativo Federal;

— XVIII - 5 (cinco) cidadãos brasileiros indicados pelo conjunto das entidades ambientalistas não governamentais.

— § 3º Poderão participar das reuniões do Conselho Superior do Meio Ambiente – CSMA, sem direito a voto, pessoas especialmente convidadas pelo seu Presidente. [\(Incluído pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

— § 4º A participação no Conselho Superior do Meio Ambiente – CSMA é considerada como de relevante interesse público e não será remunerada. [\(Incluído pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

— § 5º. O Ministro do Interior é, sem prejuízo de suas funções, Secretário Executivo do Conselho Superior do Meio Ambiente – CSMA. [\(Incluído pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#) [\(Revogado pela Lei nº 8.028, de 1990\)](#)

~~Art. 8º Incluir-se ão entre as competências do CONAMA:~~

Art. 8º Compete ao CONAMA: [\(Redação dada pela Lei nº 8.028, de 1990\)](#)

I - estabelecer, mediante proposta do IBAMA, normas e critérios para o licenciamento de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras, a ser concedido pelos Estados e supervisionado pelo IBAMA; [\(Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

~~II - determinar, quando julgar necessário, a realização de estudos das alternativas e das possíveis conseqüências ambientais de projetos públicos ou privados, requisitando aos órgãos federais, estaduais e municipais, bem como a entidades privadas, as informações indispensáveis ao exame da matéria;~~

~~II - determinar, quando julgar necessário, a realização de estudos das alternativas e das possíveis conseqüências ambientais de projetos públicos ou privados, requisitando aos órgãos federais, estaduais e municipais, bem como a entidades privadas, as informações indispensáveis; o Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA apreciará os estudos de impacto ambiental, e respectivos relatórios de impacto ambiental, no caso de obras ou atividades de significativa degradação ambiental, nas áreas consideradas Patrimônio Nacional pela Constituição Federal; [\(Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)~~

II - determinar, quando julgar necessário, a realização de estudos das alternativas e das possíveis conseqüências ambientais de projetos públicos ou privados, requisitando aos órgãos federais, estaduais e municipais, bem assim a entidades privadas, as informações indispensáveis para apreciação dos estudos de impacto ambiental, e respectivos relatórios, no caso de obras ou atividades de significativa degradação ambiental, especialmente nas áreas consideradas patrimônio nacional. [\(Redação dada pela Lei nº 8.028, de 1990\)](#)

III - decidir, como última instância administrativa em grau de recurso, mediante depósito prévio, sobre as multas e outras penalidades impostas pelo IBAMA; [\(Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#) [\(Vide Lei nº 11.941, de 2009\)](#)

IV - homologar acordos visando à transformação de penalidades pecuniárias na obrigação de executar medidas de interesse para a proteção ambiental; [\(VETADO\)](#);

V - determinar, mediante representação do IBAMA, a perda ou restrição de benefícios fiscais concedidos pelo Poder Público, em caráter geral ou condicional, e a perda ou suspensão de participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito; [\(Redação dada pela Vide Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

VI - estabelecer, privativamente, normas e padrões nacionais de controle da poluição por veículos automotores, aeronaves e embarcações, mediante audiência dos Ministérios competentes;

VII - estabelecer normas, critérios e padrões relativos ao controle e à manutenção da qualidade do meio ambiente com vistas ao uso racional dos recursos ambientais, principalmente os hídricos.

Parágrafo único. O Secretário do Meio Ambiente é, sem prejuízo de suas funções, o Presidente do Conama. [\(Incluído pela Lei nº 8.028, de 1990\)](#)

DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA NACIONAL DO MEIO AMBIENTE

Art 9º - São instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente:

I - o estabelecimento de padrões de qualidade ambiental;

II - o zoneamento ambiental; [\(Regulamento\)](#)

III - a avaliação de impactos ambientais;

IV - o licenciamento e a revisão de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras;

V - os incentivos à produção e instalação de equipamentos e a criação ou absorção de tecnologia, voltados para a melhoria da qualidade ambiental;

~~VI - a criação de reservas e estações ecológicas, áreas de proteção ambiental e as de relevante interesse ecológico, pelo Poder Público Federal, Estadual e Municipal;~~

VI - 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; [\(Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

VII - o sistema nacional de informações sobre o meio ambiente;

VII - o sistema nacional de informações sobre o meio ambiente;

VIII - o Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental;

IX - as penalidades disciplinares ou compensatórias ao não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção da degradação ambiental.

X - a instituição do Relatório de Qualidade do Meio Ambiente, a ser divulgado anualmente pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA; [\(Incluído pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

XI - a garantia da prestação de informações relativas ao Meio Ambiente, obrigando-se o Poder Público a produzi-las, quando inexistentes; [\(Incluído pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

XII - o Cadastro Técnico Federal de atividades potencialmente poluidoras e/ou utilizadoras dos recursos ambientais. [\(Incluído pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

XIII - instrumentos econômicos, como concessão florestal, servidão ambiental, seguro ambiental e outros. [\(Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006\)](#)

Art. 9º-A. Mediante anuência do órgão ambiental competente, o proprietário rural pode instituir servidão ambiental, pela qual voluntariamente renuncia, em caráter permanente ou temporário, total ou parcialmente, a direito de uso, exploração ou supressão de recursos naturais existentes na propriedade. [\(Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006\)](#)

§ 1º A servidão ambiental não se aplica às áreas de preservação permanente e de reserva legal. [\(Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006\)](#)

§ 2º A limitação ao uso ou exploração da vegetação da área sob servidão instituída em relação aos recursos florestais deve ser, no mínimo, a mesma estabelecida para a reserva legal. [\(Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006\)](#)

§ 3º A servidão ambiental deve ser averbada no registro de imóveis competente. [\(Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006\)](#)

§ 4º Na hipótese de compensação de reserva legal, a servidão deve ser averbada na matrícula de todos os imóveis envolvidos. [\(Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006\)](#)

§ 5º É vedada, durante o prazo de vigência da servidão ambiental, a alteração da destinação da área, nos casos de transmissão do imóvel a qualquer título, de desmembramento ou de retificação dos limites da propriedade. [\(Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006\)](#)

~~Art 10 - A construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores, bem como os capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento por órgão estadual competente, integrante do SISNAMA, sem prejuízo de outras licenças exigíveis.~~

Art. 10 - A construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, considerados efetiva e potencialmente poluidores, bem como os capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento de órgão estadual competente, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, em caráter supletivo, sem prejuízo de outras licenças exigíveis. [\(Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

§ 1º - Os pedidos de licenciamento, sua renovação e a respectiva concessão serão publicados no jornal oficial do Estado, bem como em um periódico regional ou local de grande circulação.

~~§ 2º - Nos casos e prazos previstos em resolução do CONAMA, o licenciamento de que trata este artigo dependerá de homologação da SEMA.~~

§ 2º Nos casos e prazos previstos em resolução do CONAMA, o licenciamento de que trata este artigo dependerá de homologação do IBAMA. ([Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989](#))

~~§ 3º - O órgão estadual do meio ambiente e a SEMA, esta em caráter supletivo, poderão, se necessário e sem prejuízo das penalidades pecuniárias cabíveis, determinar a redução das atividades geradoras de poluição, para manter as emissões gasosas, os efluentes líquidos e os resíduos sólidos dentro das condições e limites estipulados no licenciamento concedido.~~

§ 3º O órgão estadual do meio ambiente e o IBAMA, esta em caráter supletivo, poderão, se necessário e sem prejuízo das penalidades pecuniárias cabíveis, determinar a redução das atividades geradoras de poluição, para manter as emissões gasosas, os efluentes líquidos e os resíduos sólidos dentro das condições e limites estipulados no licenciamento concedido. ([Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989](#))

~~§ 4º - Caberá exclusivamente ao Poder Executivo Federal, ouvidos os Governos Estadual e Municipal interessados, o licenciamento previsto no "caput" deste artigo, quando relativo a pólos petroquímicos e cloroquímicos, bem como a instalações nucleares e outras definidas em lei.~~

§ 4º Compete ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA o licenciamento previsto no caput deste artigo, no caso de atividades e obras com significativo impacto ambiental, de âmbito nacional ou regional. ([Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989](#))

~~Art 11 - Compete à SEMA propor ao CONAMA normas e padrões para implantação, acompanhamento e fiscalização do licenciamento previsto no artigo anterior, além das que forem oriundas do próprio CONAMA.~~

Art. 11. Compete ao IBAMA propor ao CONAMA normas e padrões para implantação, acompanhamento e fiscalização do licenciamento previsto no artigo anterior, além das que forem oriundas do próprio CONAMA. ([Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989](#))

~~§ 1º - A fiscalização e o controle da aplicação de critérios, normas e padrões de qualidade ambiental serão exercidos pela SEMA, em caráter supletivo da atuação do órgão estadual e municipal competentes.~~

§ 1º A fiscalização e o controle da aplicação de critérios, normas e padrões de qualidade ambiental serão exercidos pelo IBAMA, em caráter supletivo da atuação do órgão estadual e municipal competentes. ([Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989](#))

§ 2º - Inclui-se na competência da fiscalização e controle a análise de projetos de entidades, públicas ou privadas, objetivando a preservação ou a recuperação de recursos ambientais, afetados por processos de exploração predatórios ou poluidores.

Art 12 - As entidades e órgãos de financiamento e incentivos governamentais condicionarão a aprovação de projetos habilitados a esses benefícios ao licenciamento, na forma desta Lei, e ao cumprimento das normas, dos critérios e dos padrões expedidos pelo CONAMA.

Parágrafo único - As entidades e órgãos referidos no " caput " deste artigo deverão fazer constar dos projetos a realização de obras e aquisição de equipamentos destinados ao controle de degradação ambiental e à melhoria da qualidade do meio ambiente.

Art 13 - O Poder Executivo incentivará as atividades voltadas ao meio ambiente, visando:

I - ao desenvolvimento, no País, de pesquisas e processos tecnológicos destinados a reduzir a degradação da qualidade ambiental;

II - à fabricação de equipamentos antipoluidores;

III - a outras iniciativas que propiciem a racionalização do uso de recursos ambientais.

Parágrafo único - Os órgãos, entidades, e programas do Poder Público, destinados ao incentivo das pesquisas científicas e tecnológicas, considerarão, entre as suas metas prioritárias, o apoio aos projetos que visem a adquirir e desenvolver conhecimentos básicos e aplicáveis na área ambiental e ecológica.

Art 14 - Sem prejuízo das penalidades definidas pela legislação federal, estadual e municipal, o não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção dos inconvenientes e danos causados pela degradação da qualidade ambiental sujeitará os transgressores:

I - à multa simples ou diária, nos valores correspondentes, no mínimo, a 10 (dez) e, no máximo, a 1.000 (mil) Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional - ORTNs, agravada em casos de reincidência específica, conforme dispuser o regulamento, vedada a sua cobrança pela União se já tiver sido aplicada pelo Estado, Distrito Federal, Territórios ou pelos Municípios.

II - à perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais concedidos pelo Poder Público;

III - à perda ou suspensão de participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito;

IV - à suspensão de sua atividade.

§ 1º - Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente.

§ 2º - No caso de omissão da autoridade estadual ou municipal, caberá ao Secretário do Meio Ambiente a aplicação das penalidades pecuniárias previstas neste artigo.

§ 3º - Nos casos previstos nos incisos II e III deste artigo, o ato declaratório da perda, restrição ou suspensão será atribuição da autoridade administrativa ou financeira que concedeu os benefícios, incentivos ou financiamento, cumprindo resolução do CONAMA.

~~§ 4º Nos casos de poluição provocada pelo derramamento ou lançamento de detritos ou óleo em águas brasileiras, por embarcações e terminais marítimos ou fluviais, prevalecerá o disposto na [Lei nº 5.357, de 17 de novembro de 1967](#). (Revogado pela [Lei nº 9.966, de 2000](#))~~

§ 5º A execução das garantias exigidas do poluidor não impede a aplicação das obrigações de indenização e reparação de danos previstas no § 1º deste artigo. ([Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006](#))

~~Art. 15 - É da competência exclusiva do Presidente da República, a suspensão prevista no inciso IV do artigo anterior por prazo superior a 30 (trinta) dias.~~

~~§ 1º - O Ministro de Estado do Interior, mediante proposta do Secretário do Meio Ambiente e/ou por provocação dos governos locais, poderá suspender as atividades referidas neste artigo por prazo não excedente a 30 (trinta) dias.~~

~~§ 2º - Da decisão proferida com base no parágrafo anterior caberá recurso, com efeito suspensivo, no prazo de 5 (cinco) dias, para o Presidente da República~~

§ 1º A pena é aumentada até o dobro se: ([Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989](#))

I - resultar:

a) dano irreversível à fauna, à flora e ao meio ambiente;

b) lesão corporal grave;

II - a poluição é decorrente de atividade industrial ou de transporte;

III - o crime é praticado durante a noite, em domingo ou em feriado.

§ 2º Incorre no mesmo crime a autoridade competente que deixar de promover as medidas tendentes a impedir a prática das condutas acima descritas. [\(Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

~~— Art.16 Os Governadores dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios poderão adotar medidas de emergência, visando a reduzir, nos limites necessários, ou paralisar, pelo prazo máximo de 15 (quinze) dias, as atividades poluidoras. [\(Revogado pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)~~

~~— Parágrafo único — Da decisão proferida com base neste artigo, caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de 5 (cinco) dias, ao Ministro do Interior.[\(Revogado pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)~~

~~Art. 17 - É instituído, sob a administração da SEMA, o Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental, para registro obrigatório de pessoas físicas ou jurídicas que se dediquem à consultoria técnica sobre problemas ecológicos ou ambientais e à indústria ou comércio de equipamentos, aparelhos e instrumentos destinados ao controle de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras.~~

Art. 17. Fica instituído, sob a administração do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis - IBAMA: [\(Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

I - Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental, para registro obrigatório de pessoas físicas ou jurídicas que se dedicam a consultoria técnica sobre problemas ecológicos e ambientais e à indústria e comércio de equipamentos, aparelhos e instrumentos destinados ao controle de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras; [\(Incluído pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

II - Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras ou Utilizadoras de Recursos Ambientais, para registro obrigatório de pessoas físicas ou jurídicas que se dedicam a atividades potencialmente poluidoras e/ou à extração, produção, transporte e comercialização de produtos potencialmente perigosos ao meio ambiente, assim como de produtos e subprodutos da fauna e flora. [\(Incluído pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

Art. 17-A. São estabelecidos os preços dos serviços e produtos do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, a serem aplicados em âmbito nacional, conforme Anexo a esta Lei. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)

~~Art. 17-B. É criada a Taxa de Fiscalização Ambiental - TFA.[\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

~~— § 1º Constitui fato gerador da TFA, o exercício das atividades mencionadas no inciso II do art. 17 desta Lei, com a redação dada pela Lei nº 7.804, de 18 de julho de 1989. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

~~— § 2º São sujeitos passivos da TFA, as pessoas físicas ou jurídicas obrigadas ao registro no Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras ou Utilizadoras de Recursos Ambientais.[\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

Art. 17-B. Fica instituída a Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental – TCFA, cujo fato gerador é o exercício regular do poder de polícia conferido ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA para controle e fiscalização das atividades potencialmente poluidoras e utilizadoras de recursos naturais." [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 1º Revogado. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 2º Revogado.[\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

~~— Art. 17-C. A TFA será devida em conformidade com o fato gerador e o seu valor corresponderá à importância de R\$ 3.000,00 (três mil reais). [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

~~— § 1º Será concedido desconto de 50% (cinquenta por cento) para empresas de pequeno porte, de 90% (noventa por cento) para microempresas e de 95% (noventa e cinco por cento) para pessoas físicas. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

~~— § 2º O contribuinte deverá apresentar ao Ibama, no ato do cadastramento ou quando por ele solicitada, a comprovação da sua respectiva condição, para auferir do benefício dos descontos concedidos sobre o valor da TFA, devendo, anualmente, atualizar os dados de seu cadastro junto àquele Instituto. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

~~— § 3º São isentas do pagamento da TFA, as entidades públicas federais, distritais, estaduais e~~

~~municipais, em obediência ao constante da alínea "a" do inciso IV do art. 9º do Código Tributário Nacional. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

Art. 17-C. É sujeito passivo da TCFA todo aquele que exerça as atividades constantes do Anexo VIII desta Lei. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 1º O sujeito passivo da TCFA é obrigado a entregar até o dia 31 de março de cada ano relatório das atividades exercidas no ano anterior, cujo modelo será definido pelo IBAMA, para o fim de colaborar com os procedimentos de controle e fiscalização. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 2º O descumprimento da providência determinada no § 1º sujeita o infrator a multa equivalente a vinte por cento da TCFA devida, sem prejuízo da exigência desta. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 3º Revogado. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

~~Art. 17-D. A TFA será cobrada a partir de 1º de janeiro de 2000, e o seu recolhimento será efetuado em conta bancária vinculada ao Ibama, por intermédio de documento próprio de arrecadação daquele Instituto. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

Art. 17-D. A TCFA é devida por estabelecimento e os seus valores são os fixados no Anexo IX desta Lei." [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se: [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

I – microempresa e empresa de pequeno porte, as pessoas jurídicas que se enquadrem, respectivamente, nas descrições dos incisos I e II do *caput* do art. 2º da Lei nº 9.841, de 5 de outubro de 1999; [\(Incluído pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

II – empresa de médio porte, a pessoa jurídica que tiver receita bruta anual superior a R\$ 1.200.000,00 (um milhão e duzentos mil reais) e igual ou inferior a R\$ 12.000.000,00 (doze milhões de reais); [\(Incluído pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

III – empresa de grande porte, a pessoa jurídica que tiver receita bruta anual superior a R\$ 12.000.000,00 (doze milhões de reais). [\(Incluído pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 2º O potencial de poluição (PP) e o grau de utilização (GU) de recursos naturais de cada uma das atividades sujeitas à fiscalização encontram-se definidos no Anexo VIII desta Lei. [\(Incluído pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 3º Caso o estabelecimento exerça mais de uma atividade sujeita à fiscalização, pagará a taxa relativamente a apenas uma delas, pelo valor mais elevado. [\(Incluído pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

Art. 17-E. É o IBAMA autorizado a cancelar débitos de valores inferiores a R\$ 40,00 (quarenta reais), existentes até 31 de dezembro de 1999. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)

~~Art. 17-F. A TFA, sob a administração do Ibama, deverá ser paga, anualmente, até o dia 31 de março, por todos os sujeitos passivos citados no § 2º do art. 17-B desta Lei. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

Art. 17-F. São isentas do pagamento da TCFA as entidades públicas federais, distritais, estaduais e municipais, as entidades filantrópicas, aqueles que praticam agricultura de subsistência e as populações tradicionais. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

~~Art. 17-G. O não pagamento da TFA ensejará a fiscalização do Ibama, a lavratura de auto de infração e a consequente aplicação de multa correspondente ao valor da TFA, acrescido de 100 % (cem por cento) desse valor, sem prejuízo da exigência do pagamento da referida Taxa. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

~~Parágrafo único. O valor da multa será reduzido em 30% (trinta por cento), se o pagamento for efetuado em sua totalidade, até a data do vencimento estipulado no respectivo auto de infração. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

Art. 17-G. A TCFA será devida no último dia útil de cada trimestre do ano civil, nos valores fixados no Anexo IX desta Lei, e o recolhimento será efetuado em conta bancária vinculada ao IBAMA, por intermédio de documento próprio de arrecadação, até o quinto dia útil do mês subsequente. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

Parágrafo único. Revogado. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 2º Os recursos arrecadados com a TCFA terão utilização restrita em atividades de controle e fiscalização ambiental. [\(Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006\)](#)

~~Art. 17-H. A TFA não recolhida até a data do vencimento da obrigação será cobrada com os seguintes acréscimos: [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~
~~I – juros de mora, contados do mês subsequente ao do vencimento, à razão de 1% a.m. (um por cento ao mês), calculados na forma da legislação aplicável aos tributos federais; [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~
~~II – multa de mora de 0,33% (trinta e três centésimos por cento) ao dia de atraso, até o limite máximo de 20% (vinte por cento) [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~
~~Parágrafo único. Os débitos relativos à TFA poderão ser parcelados, a juízo do Ibama, de acordo com os critérios fixados em portaria de seu Presidente. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

Art. 17-H. A TCFA não recolhida nos prazos e nas condições estabelecidas no artigo anterior será cobrada com os seguintes acréscimos: [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

I – juros de mora, na via administrativa ou judicial, contados do mês seguinte ao do vencimento, à razão de um por cento; [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

II – multa de mora de vinte por cento, reduzida a dez por cento se o pagamento for efetuado até o último dia útil do mês subsequente ao do vencimento; [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

III – encargo de vinte por cento, substitutivo da condenação do devedor em honorários de advogado, calculado sobre o total do débito inscrito como Dívida Ativa, reduzido para dez por cento se o pagamento for efetuado antes do ajuizamento da execução. [\(Incluído pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 1º-A. Os juros de mora não incidem sobre o valor da multa de mora. [\(Incluído pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 1º Os débitos relativos à TCFA poderão ser parcelados de acordo com os critérios fixados na legislação tributária, conforme dispuser o regulamento desta Lei. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

~~Art. 17-I. As pessoas físicas e jurídicas, que já exerçam as atividades mencionadas nos incisos I e II do art. 17 desta Lei, com a redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989, e que ainda não estejam inscritas nos respectivos cadastros, deverão fazê-lo até o dia 30 de junho de 2000. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

~~Parágrafo único. As pessoas físicas e jurídicas, enquadradas no disposto neste artigo, que não se cadastrarem até a data estabelecida, incorrerão em infração punível com multa, ficando sujeitas, ainda, às sanções constantes do art. 17-G desta Lei, no que couber. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

Art. 17-I. As pessoas físicas e jurídicas que exerçam as atividades mencionadas nos incisos I e II do art. 17 e que não estiverem inscritas nos respectivos cadastros até o último dia útil do terceiro mês que se seguir ao da publicação desta Lei incorrerão em infração punível com multa de: [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

I – R\$ 50,00 (cinquenta reais), se pessoa física; [\(Incluído pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

II – R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais), se microempresa; [\(Incluído pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

III – R\$ 900,00 (novecentos reais), se empresa de pequeno porte; [\(Incluído pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

IV – R\$ 1.800,00 (mil e oitocentos reais), se empresa de médio porte; [\(Incluído pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

V – R\$ 9.000,00 (nove mil reais), se empresa de grande porte. [\(Incluído pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

Parágrafo único. Revogado. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

~~Art. 17-J. A multa de que trata o parágrafo único do art. 17-I terá como valor a importância correspondente a R\$ 20.000,00 (vinte mil reais) [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

~~Parágrafo único. O valor da multa será reduzido em 50% (cinquenta por cento) para empresas de pequeno porte, em 90% (noventa por cento) para microempresas e em 95% (noventa e cinco por cento) para pessoas físicas. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#) [\(Revogado pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)~~

Art. 17-L. As ações de licenciamento, registro, autorizações, concessões e permissões relacionadas à fauna, à flora, e ao controle ambiental são de competência exclusiva dos órgãos integrantes do Sistema Nacional do Meio Ambiente. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)

Art. 17-M. Os preços dos serviços administrativos prestados pelo IBAMA, inclusive os referentes à venda de impressos e publicações, assim como os de entrada, permanência e utilização de áreas ou instalações nas unidades de conservação, serão definidos em portaria do Ministro de Estado do Meio Ambiente, mediante proposta do Presidente daquele Instituto. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)

Art. 17-N. Os preços dos serviços técnicos do Laboratório de Produtos Florestais do IBAMA, assim como os para venda de produtos da flora, serão, também, definidos em portaria do Ministro de Estado do Meio Ambiente, mediante proposta do Presidente daquele Instituto. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)

~~Art. 17-O. Os proprietários rurais, que se beneficiarem com redução do valor do Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural – ITR, com base em Ato Declaratório Ambiental – ADA, deverão recolher ao Ibama 10% (dez por cento) do valor auferido como redução do referido Imposto, a título de preço público pela prestação de serviços técnicos de vistoria. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

~~§ 1º A utilização do ADA para efeito de redução do valor a pagar do ITR é opcional. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

~~§ 2º O pagamento de que trata o *caput* deste artigo poderá ser efetivado em cota única ou em parcelas, nos mesmos moldes escolhidos, pelo contribuinte, para pagamento do ITR, em documento próprio de arrecadação do Ibama. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

~~§ 3º Nenhuma parcela poderá ser inferior a R\$ 50,00 (cinquenta reais). [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

~~§ 4º O não pagamento de qualquer parcela ensejará a cobrança de juros e multa nos termos da Lei nº 8.005, de 22 de março de 1990. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

~~§ 5º Após a vistoria, realizada por amostragem, caso os dados constantes do ADA não coincidam com os efetivamente levantados pelos técnicos do Ibama, estes lavrarão, de ofício, nove ADA contendo os dados efetivamente levantados, o qual será encaminhado à Secretaria da Receita Federal, para as providências decorrentes. [\(Incluído pela Lei nº 9.960, de 2000\)](#)~~

Art. 17-O. Os proprietários rurais que se beneficiarem com redução do valor do Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural – ITR, com base em Ato Declaratório Ambiental - ADA, deverão recolher ao IBAMA a importância prevista no item 3.11 do Anexo VII da Lei nº 9.960, de 29 de janeiro de 2000, a título de Taxa de Vistoria. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 1º-A. A Taxa de Vistoria a que se refere o *caput* deste artigo não poderá exceder a dez por cento do valor da redução do imposto proporcionada pelo ADA. [\(Incluído pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 1º A utilização do ADA para efeito de redução do valor a pagar do ITR é obrigatória. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 2º O pagamento de que trata o *caput* deste artigo poderá ser efetivado em cota única ou em parcelas, nos mesmos moldes escolhidos pelo contribuinte para o pagamento do ITR, em documento próprio de arrecadação do IBAMA. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 3º Para efeito de pagamento parcelado, nenhuma parcela poderá ser inferior a R\$ 50,00 (cinquenta reais). [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 4º O inadimplemento de qualquer parcela ensejará a cobrança de juros e multa nos termos dos incisos I e II do *caput* e §§ 1º-A e 1º, todos do art. 17-H desta Lei. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 5º Após a vistoria, realizada por amostragem, caso os dados constantes do ADA não coincidam com os efetivamente levantados pelos técnicos do IBAMA, estes lavrarão, de ofício, novo ADA, contendo os dados reais, o qual será encaminhado à Secretaria da Receita Federal, para as providências cabíveis. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

Art. 17-P. Constitui crédito para compensação com o valor devido a título de TCFA, até o limite de sessenta por cento e relativamente ao mesmo ano, o montante efetivamente pago pelo estabelecimento ao Estado, ao Município e ao Distrito Federal em razão de taxa de fiscalização ambiental. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 1º Valores recolhidos ao Estado, ao Município e ao Distrital Federal a qualquer outro título, tais como taxas ou preços públicos de licenciamento e venda de produtos, não constituem crédito para compensação com a TCFA. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

§ 2º A restituição, administrativa ou judicial, qualquer que seja a causa que a determine, da taxa de fiscalização ambiental estadual ou distrital compensada com a TCFA restaura o direito de crédito do IBAMA contra o estabelecimento, relativamente ao valor compensado. [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

Art. 17-Q. É o IBAMA autorizado a celebrar convênios com os Estados, os Municípios e o Distrito Federal para desempenharem atividades de fiscalização ambiental, podendo repassar-lhes parcela da receita obtida com a TCFA." [\(Redação dada pela Lei nº 10.165, de 2000\)](#)

~~Art 18 – São transformadas em reservas ou estações ecológicas, sob a responsabilidade da SEMA, as florestas e as demais formas de vegetação natural de preservação permanente, relacionadas no art. 2º da Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965 – Código Florestal, e os pousos das aves de arribação protegidas por convênios, acordos ou tratados assinados pelo Brasil com outras nações. [\(Revogado pela Lei nº 9.985, de 2000\)](#)~~

~~Parágrafo único – As pessoas físicas ou jurídicas que, de qualquer modo, degradarem reservas ou estações ecológicas, bem como outras áreas declaradas como de relevante interesse ecológico, estão sujeitas às penalidades previstas no art. 14 desta Lei. [\(Revogado pela Lei nº 9.985, de 2000\)](#)~~

Art 19 -[\(VETADO\)](#).

Art. 19. Ressalvado o disposto nas Leis nºs 5.357, de 17 de novembro de 1967, e 7.661, de 16 de maio de 1988, a receita proveniente da aplicação desta Lei será recolhida de acordo com o disposto no art. 4º da Lei nº 7.735, de 22 de fevereiro de 1989. [\(Incluído pela Lei nº 7.804, de 1989\)](#)

Art 20 - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art 21 - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, em 31 de agosto de 1981; 160º da Independência e 93º da República.

Anexo 2 - LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997.

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997.

[Regulamento](#)

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
Disposições Gerais

Art. 1º A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.

§ 1º 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.

§ 2º As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, presta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na 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 apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - 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 plataformas.

Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;

b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;

c) realização de inspeções navais e vistorias;

d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;

e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;

f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;

g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;

h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;

i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;

j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;

l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;

m) aplicação de penalidade pelo Comandante;

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 4^o-A. Sem prejuízo das normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, é obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação. [\(Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009\)](#)

§ 1^o O tráfego de embarcação sem o cumprimento do disposto no caput deste artigo sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do caput do art. 16, bem como às penalidades previstas no art. 25, desta Lei. [\(Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009\)](#)

§ 2^o Em caso de reincidência, a penalidade de multa será multiplicada por 3 (três), além de ser apreendida a embarcação e cancelado o certificado de habilitação. [\(Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009\)](#)

§ 3^o A aplicação das medidas administrativas e das penalidades previstas neste artigo não exime o infrator da devida responsabilização nas esferas cível e criminal. [\(Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009\)](#)

Art. 5^o A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto;

- II - não sair do porto;
- III - sair das águas jurisdicionais;
- IV - arribar em porto nacional.

Art. 6º A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

CAPÍTULO II Do Pessoal

Art. 7º Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

Art. 8º Compete ao Comandante:

I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;

II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;

III - manter a disciplina a bordo;

IV - proceder:

a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação específica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação específica;

c) à realização de casamentos e aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação específica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração desta Lei ou das normas e dos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art. 22 desta Lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9º Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPÍTULO III Do Serviço de Praticagem

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 1º A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2º A manutenção da habilitação do práctico depende do cumprimento da freqüência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3º É assegurado a todo práctico, na forma prevista no *caput* deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem.

§ 4º A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, a autoridade marítima poderá:

- I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;
- II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;
- III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O práctico não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.

CAPÍTULO IV Das Medidas Administrativas

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

- I - apreensão do certificado de habilitação;
- II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;
- III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;
- IV - embargo da obra;
- V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1º A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta Lei,

possuindo caráter complementar a elas.

§ 2º As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

§ 1º A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador, ou preposto.

§ 2º A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de noventa dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante a autoridade marítima, pelas despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, independentemente da penalidade prevista.

Art. 20. A autoridade marítima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração desta Lei, até a sua quitação.

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capítulo V.

Parágrafo único. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade marítima poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

CAPÍTULO V Das Penalidades

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade marítima.

§ 1º Cópia do Auto de Infração será entregue ao infrator, que disporá de quinze dias úteis, contados da data de recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2º Será considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

Art. 24. A autoridade a que se refere o artigo anterior disporá de trinta dias para proferir sua decisão, devidamente fundamentada.

§ 1º Da decisão a que se refere o *caput* deste artigo caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de cinco dias úteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade marítima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no *caput*.

§ 2º Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, será exigido o depósito prévio do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante.

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação;

IV - demolição de obras e benfeitorias.

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

Art. 26. O Poder Executivo fixará anualmente o valor das multas, considerando a gravidade da infração.

Art. 27. A pena de suspensão não poderá ser superior a doze meses.

Art. 28. Decorridos dois anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

Art. 29. A demolição, ordenada pela autoridade marítima, de obra ou benfeitoria será realizada pelo infrator, que arcará também com as despesas referentes à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação.

Parágrafo único. A autoridade marítima poderá providenciar diretamente a demolição de obra e a recomposição do local, por seus próprios meios ou pela contratação de terceiros, às expensas do infrator.

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

I - reincidência;

II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito;

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;

IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações das normas baixadas em decorrência do disposto na alínea *b* do inciso I do art. 4º desta Lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

I - na hipótese prevista no art. 6º desta Lei, pelos órgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuízo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade marítima, nos demais casos.

Art. 32. Ressalvado o disposto no § 2º do art. 24 desta Lei, o infrator disporá do prazo de quinze dias corridos, a contar da intimação, para pagar a multa.

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações desta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no inciso I do art. 31, serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta Lei e das

normas decorrentes.

CAPÍTULO VI Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. As normas decorrentes desta Lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 37. A arguição contra normas ou atos baixados em decorrência desta Lei será encaminhada à autoridade que os aprovou e, em grau de recurso, à autoridade à qual esta estiver subordinada.

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade marítima, em decorrência da aplicação desta Lei, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Parágrafo único. Os emolumentos previstos neste artigo terão seus valores estipulados pela autoridade marítima e serão pagos no ato da solicitação do serviço.

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de cento e oitenta dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 41. Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o [Decreto-Lei nº2.161, de 30 de abril de 1940](#); os [§§ 1º e 2º do art. 3º](#), o [art. 5º](#) e os [arts. 12 a 23 do Decreto-Lei nº2.538, de 27 de agosto de 1940](#); o [Decreto-Lei nº3.346, de 12 de junho de 1941](#); o [Decreto-Lei nº4.306, de 18 de maio de 1942](#); o [Decreto-Lei nº4.557, de 10 de agosto de 1942](#); a [Lei nº5.838, de 5 de dezembro de 1972](#); e demais disposições em contrário.

Brasília, 11 de dezembro de 1997, 176º da Independência e 109º da República.

Anexo 3 - LEI Nº 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998.

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998.

[Mensagem de veto](#)

Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º [\(VETADO\)](#)

Art. 2º Quem, de qualquer forma, concorre para a prática dos crimes previstos nesta Lei, incide nas penas a estes cominadas, na medida da sua culpabilidade, bem como o diretor, o administrador, o membro de conselho e de órgão técnico, o auditor, o gerente, o preposto ou mandatário de pessoa jurídica, que, sabendo da conduta criminosa de outrem, deixar de impedir a sua prática, quando podia agir para evitá-la.

Art. 3º As pessoas jurídicas serão responsabilizadas administrativa, civil e penalmente conforme o disposto nesta Lei, nos casos em que a infração seja cometida por decisão de seu representante legal ou contratual, ou de seu órgão colegiado, no interesse ou benefício da sua entidade.

Parágrafo único. A responsabilidade das pessoas jurídicas não exclui a das pessoas físicas, autoras, co-autoras ou partícipes do mesmo fato.

Art. 4º Poderá ser desconsiderada a pessoa jurídica sempre que sua personalidade for obstáculo ao ressarcimento de prejuízos causados à qualidade do meio ambiente.

Art. 5º [\(VETADO\)](#)

CAPÍTULO II

DA APLICAÇÃO DA PENA

Art. 6º Para imposição e gradação da penalidade, a autoridade competente observará:

I - a gravidade do fato, tendo em vista os motivos da infração e suas conseqüências para a saúde pública e para o meio ambiente;

II - os antecedentes do infrator quanto ao cumprimento da legislação de interesse ambiental;

III - a situação econômica do infrator, no caso de multa.

Art. 7º As penas restritivas de direitos são autônomas e substituem as privativas de liberdade quando:

I - tratar-se de crime culposo ou for aplicada a pena privativa de liberdade inferior a quatro anos;

II - a culpabilidade, os antecedentes, a conduta social e a personalidade do condenado, bem como os motivos e as circunstâncias do crime indicarem que a substituição seja suficiente para efeitos de reprovação e prevenção do crime.

Parágrafo único. As penas restritivas de direitos a que se refere este artigo terão a mesma duração da pena privativa de liberdade substituída.

Art. 8º As penas restritivas de direito são:

- I - prestação de serviços à comunidade;
- II - interdição temporária de direitos;
- III - suspensão parcial ou total de atividades;
- IV - prestação pecuniária;
- V - recolhimento domiciliar.

Art. 9º A prestação de serviços à comunidade consiste na atribuição ao condenado de tarefas gratuitas junto a parques e jardins públicos e unidades de conservação, e, no caso de dano da coisa particular, pública ou tombada, na restauração desta, se possível.

Art. 10. As penas de interdição temporária de direito são a proibição de o condenado contratar com o Poder Público, de receber incentivos fiscais ou quaisquer outros benefícios, bem como de participar de licitações, pelo prazo de cinco anos, no caso de crimes dolosos, e de três anos, no de crimes culposos.

Art. 11. A suspensão de atividades será aplicada quando estas não estiverem obedecendo às prescrições legais.

Art. 12. A prestação pecuniária consiste no pagamento em dinheiro à vítima ou à entidade pública ou privada com fim social, de importância, fixada pelo juiz, não inferior a um salário mínimo nem superior a trezentos e sessenta salários mínimos. O valor pago será deduzido do montante de eventual reparação civil a que for condenado o infrator.

Art. 13. O recolhimento domiciliar baseia-se na autodisciplina e senso de responsabilidade do condenado, que deverá, sem vigilância, trabalhar, freqüentar curso ou exercer atividade autorizada, permanecendo recolhido nos dias e horários de folga em residência ou em qualquer local destinado a sua moradia habitual, conforme estabelecido na sentença condenatória.

Art. 14. São circunstâncias que atenuam a pena:

- I - baixo grau de instrução ou escolaridade do agente;
- II - arrependimento do infrator, manifestado pela espontânea reparação do dano, ou limitação significativa da degradação ambiental causada;
- III - comunicação prévia pelo agente do perigo iminente de degradação ambiental;
- IV - colaboração com os agentes encarregados da vigilância e do controle ambiental.

Art. 15. São circunstâncias que agravam a pena, quando não constituem ou qualificam o crime:

- I - reincidência nos crimes de natureza ambiental;
- II - ter o agente cometido a infração:
 - a) para obter vantagem pecuniária;
 - b) coagindo outrem para a execução material da infração;
 - c) afetando ou expondo a perigo, de maneira grave, a saúde pública ou o meio ambiente;
 - d) concorrendo para danos à propriedade alheia;
 - e) atingindo áreas de unidades de conservação ou áreas sujeitas, por ato do Poder Público, a regime especial de uso;

- f) atingindo áreas urbanas ou quaisquer assentamentos humanos;
- g) em período de defeso à fauna;
- h) em domingos ou feriados;
- i) à noite;
- j) em épocas de seca ou inundações;
- l) no interior do espaço territorial especialmente protegido;
- m) com o emprego de métodos cruéis para abate ou captura de animais;
- n) mediante fraude ou abuso de confiança;
- o) mediante abuso do direito de licença, permissão ou autorização ambiental;
- p) no interesse de pessoa jurídica mantida, total ou parcialmente, por verbas públicas ou beneficiada por incentivos fiscais;
- q) atingindo espécies ameaçadas, listadas em relatórios oficiais das autoridades competentes;
- r) facilitada por funcionário público no exercício de suas funções.

Art. 16. Nos crimes previstos nesta Lei, a suspensão condicional da pena pode ser aplicada nos casos de condenação a pena privativa de liberdade não superior a três anos.

Art. 17. A verificação da reparação a que se refere o § 2º do art. 78 do Código Penal será feita mediante laudo de reparação do dano ambiental, e as condições a serem impostas pelo juiz deverão relacionar-se com a proteção ao meio ambiente.

Art. 18. A multa será calculada segundo os critérios do Código Penal; se revelar-se ineficaz, ainda que aplicada no valor máximo, poderá ser aumentada até três vezes, tendo em vista o valor da vantagem econômica auferida.

Art. 19. A perícia de constatação do dano ambiental, sempre que possível, fixará o montante do prejuízo causado para efeitos de prestação de fiança e cálculo de multa.

Parágrafo único. A perícia produzida no inquérito civil ou no juízo cível poderá ser aproveitada no processo penal, instaurando-se o contraditório.

Art. 20. A sentença penal condenatória, sempre que possível, fixará o valor mínimo para reparação dos danos causados pela infração, considerando os prejuízos sofridos pelo ofendido ou pelo meio ambiente.

Parágrafo único. Transitada em julgado a sentença condenatória, a execução poderá efetuar-se pelo valor fixado nos termos do *caput*, sem prejuízo da liquidação para apuração do dano efetivamente sofrido.

Art. 21. As penas aplicáveis isolada, cumulativa ou alternativamente às pessoas jurídicas, de acordo com o disposto no art. 3º, são:

- I - multa;
- II - restritivas de direitos;
- III - prestação de serviços à comunidade.

Art. 22. As penas restritivas de direitos da pessoa jurídica são:

- I - suspensão parcial ou total de atividades;
- II - interdição temporária de estabelecimento, obra ou atividade;

III - proibição de contratar com o Poder Público, bem como dele obter subsídios, subvenções ou doações.

§ 1º A suspensão de atividades será aplicada quando estas não estiverem obedecendo às disposições legais ou regulamentares, relativas à proteção do meio ambiente.

§ 2º A interdição será aplicada quando o estabelecimento, obra ou atividade estiver funcionando sem a devida autorização, ou em desacordo com a concedida, ou com violação de disposição legal ou regulamentar.

§ 3º A proibição de contratar com o Poder Público e dele obter subsídios, subvenções ou doações não poderá exceder o prazo de dez anos.

Art. 23. A prestação de serviços à comunidade pela pessoa jurídica consistirá em:

- I - custeio de programas e de projetos ambientais;
- II - execução de obras de recuperação de áreas degradadas;
- III - manutenção de espaços públicos;
- IV - contribuições a entidades ambientais ou culturais públicas.

Art. 24. A pessoa jurídica constituída ou utilizada, preponderantemente, com o fim de permitir, facilitar ou ocultar a prática de crime definido nesta Lei terá decretada sua liquidação forçada, seu patrimônio será considerado instrumento do crime e como tal perdido em favor do Fundo Penitenciário Nacional.

CAPÍTULO III

DA APREENSÃO DO PRODUTO E DO INSTRUMENTO DE INFRAÇÃO

ADMINISTRATIVA OU DE CRIME

Art. 25. Verificada a infração, serão apreendidos seus produtos e instrumentos, lavrando-se os respectivos autos.

§ 1º Os animais serão libertados em seu *habitat* ou entregues a jardins zoológicos, fundações ou entidades assemelhadas, desde que fiquem sob a responsabilidade de técnicos habilitados.

§ 2º Tratando-se de produtos perecíveis ou madeiras, serão estes avaliados e doados a instituições científicas, hospitalares, penais e outras com fins beneficentes.

§ 3º Os produtos e subprodutos da fauna não perecíveis serão destruídos ou doados a instituições científicas, culturais ou educacionais.

§ 4º Os instrumentos utilizados na prática da infração serão vendidos, garantida a sua descaracterização por meio da reciclagem.

CAPÍTULO IV

DA AÇÃO E DO PROCESSO PENAL

Art. 26. Nas infrações penais previstas nesta Lei, a ação penal é pública incondicionada.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 27. Nos crimes ambientais de menor potencial ofensivo, a proposta de aplicação imediata de pena restritiva de direitos ou multa, prevista no art. 76 da [Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995](#), somente poderá ser formulada desde que tenha havido a prévia composição do dano ambiental, de que trata o art. 74 da mesma lei, salvo em caso de comprovada impossibilidade.

Art. 28. As disposições do art. 89 da Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, aplicam-se aos crimes de menor potencial ofensivo definidos nesta Lei, com as seguintes modificações:

I - a declaração de extinção de punibilidade, de que trata o § 5º do artigo referido no *caput*, dependerá de laudo de constatação de reparação do dano ambiental, ressalvada a impossibilidade prevista no inciso I do § 1º do mesmo artigo;

II - na hipótese de o laudo de constatação comprovar não ter sido completa a reparação, o prazo de suspensão do processo será prorrogado, até o período máximo previsto no artigo referido no *caput*, acrescido de mais um ano, com suspensão do prazo da prescrição;

III - no período de prorrogação, não se aplicarão as condições dos incisos II, III e IV do § 1º do artigo mencionado no *caput*;

IV - findo o prazo de prorrogação, proceder-se-á à lavratura de novo laudo de constatação de reparação do dano ambiental, podendo, conforme seu resultado, ser novamente prorrogado o período de suspensão, até o máximo previsto no inciso II deste artigo, observado o disposto no inciso III;

V - esgotado o prazo máximo de prorrogação, a declaração de extinção de punibilidade dependerá de laudo de constatação que comprove ter o acusado tomado as providências necessárias à reparação integral do dano.

CAPÍTULO V

DOS CRIMES CONTRA O MEIO AMBIENTE

Seção I

Dos Crimes contra a Fauna

Art. 29. Matar, perseguir, caçar, apanhar, utilizar espécimes da fauna silvestre, nativos ou em rota migratória, sem a devida permissão, licença ou autorização da autoridade competente, ou em desacordo com a obtida:

Pena - detenção de seis meses a um ano, e multa.

§ 1º Incorre nas mesmas penas:

I - quem impede a procriação da fauna, sem licença, autorização ou em desacordo com a obtida;

II - quem modifica, danifica ou destrói ninho, abrigo ou criadouro natural;

III - quem vende, expõe à venda, exporta ou adquire, guarda, tem em cativeiro ou depósito, utiliza ou transporta ovos, larvas ou espécimes da fauna silvestre, nativa ou em rota migratória, bem como produtos e objetos dela oriundos, provenientes de criadouros não autorizados ou sem a devida permissão, licença ou autorização da autoridade competente.

§ 2º No caso de guarda doméstica de espécie silvestre não considerada ameaçada de extinção, pode o juiz, considerando as circunstâncias, deixar de aplicar a pena.

§ 3º São espécimes da fauna silvestre todos aqueles pertencentes às espécies nativas, migratórias e quaisquer outras, aquáticas ou terrestres, que tenham todo ou parte de seu ciclo de vida ocorrendo dentro dos limites do território brasileiro, ou águas jurisdicionais brasileiras.

§ 4º A pena é aumentada de metade, se o crime é praticado:

I - contra espécie rara ou considerada ameaçada de extinção, ainda que somente no local da infração;

II - em período proibido à caça;

III - durante a noite;

IV - com abuso de licença;

V - em unidade de conservação;

VI - com emprego de métodos ou instrumentos capazes de provocar destruição em massa.

§ 5º A pena é aumentada até o triplo, se o crime decorre do exercício de caça profissional.

§ 6º As disposições deste artigo não se aplicam aos atos de pesca.

Art. 30. Exportar para o exterior peles e couros de anfíbios e répteis em bruto, sem a autorização da autoridade ambiental competente:

Pena - reclusão, de um a três anos, e multa.

Art. 31. Introduzir espécime animal no País, sem parecer técnico oficial favorável e licença expedida por autoridade competente:

Pena - detenção, de três meses a um ano, e multa.

Art. 32. Praticar ato de abuso, maus-tratos, ferir ou mutilar animais silvestres, domésticos ou domesticados, nativos ou exóticos:

Pena - detenção, de três meses a um ano, e multa.

§ 1º Incorre nas mesmas penas quem realiza experiência dolorosa ou cruel em animal vivo, ainda que para fins didáticos ou científicos, quando existirem recursos alternativos.

§ 2º A pena é aumentada de um sexto a um terço, se ocorre morte do animal.

Art. 33. Provocar, pela emissão de efluentes ou carreamento de materiais, o perecimento de espécimes da fauna aquática existentes em rios, lagos, açudes, lagoas, baías ou águas jurisdicionais brasileiras:

Pena - detenção, de um a três anos, ou multa, ou ambas cumulativamente.

Parágrafo único. Incorre nas mesmas penas:

I - quem causa degradação em viveiros, açudes ou estações de aquicultura de domínio público;

II - quem explora campos naturais de invertebrados aquáticos e algas, sem licença, permissão ou autorização da autoridade competente;

III - quem fundeia embarcações ou lança detritos de qualquer natureza sobre bancos de moluscos ou corais, devidamente demarcados em carta náutica.

Art. 34. Pescar em período no qual a pesca seja proibida ou em lugares interditados por órgão competente:

Pena - detenção de um ano a três anos ou multa, ou ambas as penas cumulativamente.

Parágrafo único. Incorre nas mesmas penas quem:

I - pesca espécies que devam ser preservadas ou espécimes com tamanhos inferiores aos permitidos;

II - pesca quantidades superiores às permitidas, ou mediante a utilização de aparelhos, petrechos, técnicas e métodos não permitidos;

III - transporta, comercializa, beneficia ou industrializa espécimes provenientes da coleta, apanha e pesca proibidas.

Art. 35. Pescar mediante a utilização de:

I - explosivos ou substâncias que, em contato com a água, produzam efeito semelhante;

II - substâncias tóxicas, ou outro meio proibido pela autoridade competente:

Pena - reclusão de um ano a cinco anos.

Art. 36. Para os efeitos desta Lei, considera-se pesca todo ato tendente a retirar, extrair, coletar, apanhar, apreender ou capturar espécimes dos grupos dos peixes, crustáceos, moluscos e vegetais hidróbios, suscetíveis ou não de aproveitamento econômico, ressalvadas as espécies ameaçadas de extinção, constantes nas listas oficiais da fauna e da flora.

Art. 37. Não é crime o abate de animal, quando realizado:

I - em estado de necessidade, para saciar a fome do agente ou de sua família;

II - para proteger lavouras, pomares e rebanhos da ação predatória ou destruidora de animais, desde que legal e expressamente autorizado pela autoridade competente;

III – [\(VETADO\)](#)

IV - por ser nocivo o animal, desde que assim caracterizado pelo órgão competente.

Seção II

Dos Crimes contra a Flora

Art. 38. Destruir ou danificar floresta considerada de preservação permanente, mesmo que em formação, ou utilizá-la com infringência das normas de proteção:

Pena - detenção, de um a três anos, ou multa, ou ambas as penas cumulativamente.

Parágrafo único. Se o crime for culposo, a pena será reduzida à metade.

Art. 38-A. Destruir ou danificar vegetação primária ou secundária, em estágio avançado ou médio de regeneração, do Bioma Mata Atlântica, ou utilizá-la com infringência das normas de proteção: [\(Incluído pela Lei nº 11.428, de 2006\)](#).

Pena - detenção, de 1 (um) a 3 (três) anos, ou multa, ou ambas as penas cumulativamente. [\(Incluído pela Lei nº 11.428, de 2006\)](#).

Parágrafo único. Se o crime for culposo, a pena será reduzida à metade. [\(Incluído pela Lei nº 11.428, de 2006\)](#).

Art. 39. Cortar árvores em floresta considerada de preservação permanente, sem permissão da autoridade competente:

Pena - detenção, de um a três anos, ou multa, ou ambas as penas cumulativamente.

Art. 40. Causar dano direto ou indireto às Unidades de Conservação e às áreas de que trata o art. 27 do Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990, independentemente de sua localização:

Art. 40. ~~[\(VETADO\) \(Redação dada pela Lei nº 9.985, de 18.7.2000\)](#)~~

Pena - reclusão, de um a cinco anos.

~~§ 1º Entende-se por Unidades de Conservação as Reservas Biológicas, Reservas Ecológicas, Estações Ecológicas, Parques Nacionais, Estaduais e Municipais, Florestas Nacionais, Estaduais e Municipais, Áreas de Proteção Ambiental, Áreas de Relevante Interesse Ecológico e Reservas Extrativistas ou outras a serem criadas pelo Poder Público.~~

§ 1º Entende-se por Unidades de Conservação de Proteção Integral as Estações Ecológicas, as Reservas Biológicas, os Parques Nacionais, os Monumentos Naturais e os Refúgios de Vida Silvestre. [\(Redação dada pela Lei nº 9.985, de 18.7.2000\)](#)

~~§ 2º A ocorrência de dano afetando espécies ameaçadas de extinção no interior das Unidades de Conservação será considerada circunstância agravante para a fixação da pena.~~

§ 2º A ocorrência de dano afetando espécies ameaçadas de extinção no interior das Unidades

de Conservação de Proteção Integral será considerada circunstância agravante para a fixação da pena. ([Redação dada pela Lei nº 9.985, de 18.7.2000](#))

§ 3º Se o crime for culposo, a pena será reduzida à metade.

Art. 40-A. ([VETADO](#)) ([Artigo incluído pela Lei nº 9.985, de 18.7.2000](#))

§ 1º Entende-se por Unidades de Conservação de Uso Sustentável as Áreas de Proteção Ambiental, as Áreas de Relevante Interesse Ecológico, as Florestas Nacionais, as Reservas Extrativistas, as Reservas de Fauna, as Reservas de Desenvolvimento Sustentável e as Reservas Particulares do Patrimônio Natural. ([Parágrafo incluído pela Lei nº 9.985, de 18.7.2000](#))

§ 2º A ocorrência de dano afetando espécies ameaçadas de extinção no interior das Unidades de Conservação de Uso Sustentável será considerada circunstância agravante para a fixação da pena. ([Parágrafo incluído pela Lei nº 9.985, de 18.7.2000](#))

§ 3º Se o crime for culposo, a pena será reduzida à metade. ([Parágrafo incluído pela Lei nº 9.985, de 18.7.2000](#))

Art. 41. Provocar incêndio em mata ou floresta:

Pena - reclusão, de dois a quatro anos, e multa.

Parágrafo único. Se o crime é culposo, a pena é de detenção de seis meses a um ano, e multa.

Art. 42. Fabricar, vender, transportar ou soltar balões que possam provocar incêndios nas florestas e demais formas de vegetação, em áreas urbanas ou qualquer tipo de assentamento humano:

Pena - detenção de um a três anos ou multa, ou ambas as penas cumulativamente.

Art. 43. ([VETADO](#))

Art. 44. Extrair de florestas de domínio público ou consideradas de preservação permanente, sem prévia autorização, pedra, areia, cal ou qualquer espécie de minerais:

Pena - detenção, de seis meses a um ano, e multa.

Art. 45. Cortar ou transformar em carvão madeira de lei, assim classificada por ato do Poder Público, para fins industriais, energéticos ou para qualquer outra exploração, econômica ou não, em desacordo com as determinações legais:

Pena - reclusão, de um a dois anos, e multa.

Art. 46. Receber ou adquirir, para fins comerciais ou industriais, madeira, lenha, carvão e outros produtos de origem vegetal, sem exigir a exibição de licença do vendedor, outorgada pela autoridade competente, e sem munir-se da via que deverá acompanhar o produto até final beneficiamento:

Pena - detenção, de seis meses a um ano, e multa.

Parágrafo único. Incorre nas mesmas penas quem vende, expõe à venda, tem em depósito, transporta ou guarda madeira, lenha, carvão e outros produtos de origem vegetal, sem licença válida para todo o tempo da viagem ou do armazenamento, outorgada pela autoridade competente.

Art. 47. ([VETADO](#))

Art. 48. Impedir ou dificultar a regeneração natural de florestas e demais formas de vegetação:

Pena - detenção, de seis meses a um ano, e multa.

Art. 49. Destruir, danificar, lesar ou maltratar, por qualquer modo ou meio, plantas de ornamentação de gradouros públicos ou em propriedade privada alheia:

Pena - detenção, de três meses a um ano, ou multa, ou ambas as penas cumulativamente.

Parágrafo único. No crime culposos, a pena é de um a seis meses, ou multa.

Art. 50. Destruir ou danificar florestas nativas ou plantadas ou vegetação fixadora de dunas, protetora de mangues, objeto de especial preservação:

Pena - detenção, de três meses a um ano, e multa.

Art. 50-A. Desmatar, explorar economicamente ou degradar floresta, plantada ou nativa, em terras de domínio público ou devolutas, sem autorização do órgão competente: [\(Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006\)](#)

Pena - reclusão de 2 (dois) a 4 (quatro) anos e multa. [\(Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006\)](#)

§ 1º Não é crime a conduta praticada quando necessária à subsistência imediata pessoal do agente ou de sua família. [\(Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006\)](#)

§ 2º Se a área explorada for superior a 1.000 ha (mil hectares), a pena será aumentada de 1 (um) ano por milhar de hectare. [\(Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006\)](#)

Art. 51. Comercializar motosserra ou utilizá-la em florestas e nas demais formas de vegetação, sem licença ou registro da autoridade competente:

Pena - detenção, de três meses a um ano, e multa.

Art. 52. Penetrar em Unidades de Conservação conduzindo substâncias ou instrumentos próprios para caça ou para exploração de produtos ou subprodutos florestais, sem licença da autoridade competente:

Pena - detenção, de seis meses a um ano, e multa.

Art. 53. Nos crimes previstos nesta Seção, a pena é aumentada de um sexto a um terço se:

I - do fato resulta a diminuição de águas naturais, a erosão do solo ou a modificação do regime climático;

II - o crime é cometido:

a) no período de queda das sementes;

b) no período de formação de vegetações;

c) contra espécies raras ou ameaçadas de extinção, ainda que a ameaça ocorra somente no local da infração;

d) em época de seca ou inundação;

e) durante a noite, em domingo ou feriado.

Seção III

Da Poluição e outros Crimes Ambientais

Art. 54. Causar poluição de qualquer natureza em níveis tais que resultem ou possam resultar em danos à saúde humana, ou que provoquem a mortandade de animais ou a destruição significativa da flora:

Pena - reclusão, de um a quatro anos, e multa.

§ 1º Se o crime é culposos:

Pena - detenção, de seis meses a um ano, e multa.

§ 2º Se o crime:

I - tornar uma área, urbana ou rural, imprópria para a ocupação humana;

II - causar poluição atmosférica que provoque a retirada, ainda que momentânea, dos habitantes das áreas afetadas, ou que cause danos diretos à saúde da população;

III - causar poluição hídrica que torne necessária a interrupção do abastecimento público de água de uma comunidade;

IV - dificultar ou impedir o uso público das praias;

V - ocorrer por lançamento de resíduos sólidos, líquidos ou gasosos, ou detritos, óleos ou substâncias oleosas, em desacordo com as exigências estabelecidas em leis ou regulamentos:

Pena - reclusão, de um a cinco anos.

§ 3º Incorre nas mesmas penas previstas no parágrafo anterior quem deixar de adotar, quando assim o exigir a autoridade competente, medidas de precaução em caso de risco de dano ambiental grave ou irreversível.

Art. 55. Executar pesquisa, lavra ou extração de recursos minerais sem a competente autorização, permissão, concessão ou licença, ou em desacordo com a obtida:

Pena - detenção, de seis meses a um ano, e multa.

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre quem deixa de recuperar a área pesquisada ou explorada, nos termos da autorização, permissão, licença, concessão ou determinação do órgão competente.

Art. 56. Produzir, processar, embalar, importar, exportar, comercializar, fornecer, transportar, armazenar, guardar, ter em depósito ou usar produto ou substância tóxica, perigosa ou nociva à saúde humana ou ao meio ambiente, em desacordo com as exigências estabelecidas em leis ou nos seus regulamentos:

Pena - reclusão, de um a quatro anos, e multa.

~~§ 1º Nas mesmas penas incorre quem abandona os produtos ou substâncias referidos no caput, ou os utiliza em desacordo com as normas de segurança.~~

§ 1º Nas mesmas penas incorre quem: [\(Redação dada pela Lei nº 12.305, de 2010\)](#)

I - abandona os produtos ou substâncias referidos no **caput** ou os utiliza em desacordo com as normas ambientais ou de segurança; [\(Incluído pela Lei nº 12.305, de 2010\)](#)

II - manipula, acondiciona, armazena, coleta, transporta, reutiliza, recicla ou dá destinação final a resíduos perigosos de forma diversa da estabelecida em lei ou regulamento. [\(Incluído pela Lei nº 12.305, de 2010\)](#)

§ 2º Se o produto ou a substância for nuclear ou radioativa, a pena é aumentada de um sexto a um terço.

§ 3º Se o crime é culposo:

Pena - detenção, de seis meses a um ano, e multa.

Art. 57. [\(VETADO\)](#)

Art. 58. Nos crimes dolosos previstos nesta Seção, as penas serão aumentadas:

I - de um sexto a um terço, se resulta dano irreversível à flora ou ao meio ambiente em geral;

II - de um terço até a metade, se resulta lesão corporal de natureza grave em outrem;

III - até o dobro, se resultar a morte de outrem.

Parágrafo único. As penalidades previstas neste artigo somente serão aplicadas se do fato não resultar crime mais grave.

Art. 59. (VETADO)

Art. 60. Construir, reformar, ampliar, instalar ou fazer funcionar, em qualquer parte do território nacional, estabelecimentos, obras ou serviços potencialmente poluidores, sem licença ou autorização dos órgãos ambientais competentes, ou contrariando as normas legais e regulamentares pertinentes:

Pena - detenção, de um a seis meses, ou multa, ou ambas as penas cumulativamente.

Art. 61. Disseminar doença ou praga ou espécies que possam causar dano à agricultura, à pecuária, à fauna, à flora ou aos ecossistemas:

Pena - reclusão, de um a quatro anos, e multa.

Seção IV

Dos Crimes contra o Ordenamento Urbano e o Patrimônio Cultural

Art. 62. Destruir, inutilizar ou deteriorar:

I - bem especialmente protegido por lei, ato administrativo ou decisão judicial;

II - arquivo, registro, museu, biblioteca, pinacoteca, instalação científica ou similar protegido por lei, ato administrativo ou decisão judicial:

Pena - reclusão, de um a três anos, e multa.

Parágrafo único. Se o crime for culposo, a pena é de seis meses a um ano de detenção, sem prejuízo da multa.

Art. 63. Alterar o aspecto ou estrutura de edificação ou local especialmente protegido por lei, ato administrativo ou decisão judicial, em razão de seu valor paisagístico, ecológico, turístico, artístico, histórico, cultural, religioso, arqueológico, etnográfico ou monumental, sem autorização da autoridade competente ou em desacordo com a concedida:

Pena - reclusão, de um a três anos, e multa.

Art. 64. Promover construção em solo não edificável, ou no seu entorno, assim considerado em razão de seu valor paisagístico, ecológico, artístico, turístico, histórico, cultural, religioso, arqueológico, etnográfico ou monumental, sem autorização da autoridade competente ou em desacordo com a concedida:

Pena - detenção, de seis meses a um ano, e multa.

Art. 65. Pichar, grafitar ou por outro meio conspurcar edificação ou monumento urbano:

Pena - detenção, de três meses a um ano, e multa.

Parágrafo único. Se o ato for realizado em monumento ou coisa tombada em virtude do seu valor artístico, arqueológico ou histórico, a pena é de seis meses a um ano de detenção, e multa.

Seção V

Dos Crimes contra a Administração Ambiental

Art. 66. Fazer o funcionário público afirmação falsa ou enganosa, omitir a verdade, sonegar informações ou dados técnico-científicos em procedimentos de autorização ou de licenciamento ambiental:

Pena - reclusão, de um a três anos, e multa.

Art. 67. Conceder o funcionário público licença, autorização ou permissão em desacordo com as normas ambientais, para as atividades, obras ou serviços cuja realização depende de ato autorizativo do Poder Público:

Pena - detenção, de um a três anos, e multa.

Parágrafo único. Se o crime é culposo, a pena é de três meses a um ano de detenção, sem prejuízo da multa.

Art. 68. Deixar, aquele que tiver o dever legal ou contratual de fazê-lo, de cumprir obrigação de relevante interesse ambiental:

Pena - detenção, de um a três anos, e multa.

Parágrafo único. Se o crime é culposo, a pena é de três meses a um ano, sem prejuízo da multa.

Art. 69. Obstar ou dificultar a ação fiscalizadora do Poder Público no trato de questões ambientais:

Pena - detenção, de um a três anos, e multa.

Art. 69-A. Elaborar ou apresentar, no licenciamento, concessão florestal ou qualquer outro procedimento administrativo, estudo, laudo ou relatório ambiental total ou parcialmente falso ou enganoso, inclusive por omissão: [\(Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006\)](#)

Pena - reclusão, de 3 (três) a 6 (seis) anos, e multa. [\(Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006\)](#)

§ 1º Se o crime é culposo: [\(Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006\)](#)

Pena - detenção, de 1 (um) a 3 (três) anos. [\(Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006\)](#)

§ 2º A pena é aumentada de 1/3 (um terço) a 2/3 (dois terços), se há dano significativo ao meio ambiente, em decorrência do uso da informação falsa, incompleta ou enganosa. [\(Incluído pela Lei nº 11.284, de 2006\)](#)

CAPÍTULO VI

DA INFRAÇÃO ADMINISTRATIVA

Art. 70. Considera-se infração administrativa ambiental toda ação ou omissão que viole as regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente.

§ 1º São autoridades competentes para lavrar auto de infração ambiental e instaurar processo administrativo os funcionários de órgãos ambientais integrantes do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, designados para as atividades de fiscalização, bem como os agentes das Capitânicas dos Portos, do Ministério da Marinha.

§ 2º Qualquer pessoa, constatando infração ambiental, poderá dirigir representação às autoridades relacionadas no parágrafo anterior, para efeito do exercício do seu poder de polícia.

§ 3º A autoridade ambiental que tiver conhecimento de infração ambiental é obrigada a promover a sua apuração imediata, mediante processo administrativo próprio, sob pena de co-responsabilidade.

§ 4º As infrações ambientais são apuradas em processo administrativo próprio, assegurado o direito de ampla defesa e o contraditório, observadas as disposições desta Lei.

Art. 71. O processo administrativo para apuração de infração ambiental deve observar os seguintes prazos máximos:

I - vinte dias para o infrator oferecer defesa ou impugnação contra o auto de infração, contados da data da ciência da autuação;

II - trinta dias para a autoridade competente julgar o auto de infração, contados da data da sua lavratura, apresentada ou não a defesa ou impugnação;

III - vinte dias para o infrator recorrer da decisão condenatória à instância superior do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, ou à Diretoria de Portos e Costas, do Ministério da Marinha, de acordo com o tipo de autuação;

IV – cinco dias para o pagamento de multa, contados da data do recebimento da notificação.

Art. 72. As infrações administrativas são punidas com as seguintes sanções, observado o disposto no art. 6º:

I - advertência;

II - multa simples;

III - multa diária;

IV - apreensão dos animais, produtos e subprodutos da fauna e flora, instrumentos, petrechos, equipamentos ou veículos de qualquer natureza utilizados na infração;

V - destruição ou inutilização do produto;

VI - suspensão de venda e fabricação do produto;

VII - embargo de obra ou atividade;

VIII - demolição de obra;

IX - suspensão parcial ou total de atividades;

X – (VETADO)

XI - restritiva de direitos.

§ 1º Se o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as sanções a elas cominadas.

§ 2º A advertência será aplicada pela inobservância das disposições desta Lei e da legislação em vigor, ou de preceitos regulamentares, sem prejuízo das demais sanções previstas neste artigo.

§ 3º A multa simples será aplicada sempre que o agente, por negligência ou dolo:

I - advertido por irregularidades que tenham sido praticadas, deixar de saná-las, no prazo assinalado por órgão competente do SISNAMA ou pela Capitania dos Portos, do Ministério da Marinha;

II - opuser embarço à fiscalização dos órgãos do SISNAMA ou da Capitania dos Portos, do Ministério da Marinha.

§ 4º A multa simples pode ser convertida em serviços de preservação, melhoria e recuperação da qualidade do meio ambiente.

§ 5º A multa diária será aplicada sempre que o cometimento da infração se prolongar no tempo.

§ 6º A apreensão e destruição referidas nos incisos IV e V do *caput* obedecerão ao disposto no art. 25 desta Lei.

§ 7º As sanções indicadas nos incisos VI a IX do *caput* serão aplicadas quando o produto, a obra, a atividade ou o estabelecimento não estiverem obedecendo às prescrições legais ou regulamentares.

§ 8º As sanções restritivas de direito são:

I - suspensão de registro, licença ou autorização;

II - cancelamento de registro, licença ou autorização;

III - perda ou restrição de incentivos e benefícios fiscais;

IV - perda ou suspensão da participação em linhas de financiamento em estabelecimentos oficiais de crédito;

V - proibição de contratar com a Administração Pública, pelo período de até três anos.

Art. 73. Os valores arrecadados em pagamento de multas por infração ambiental serão revertidos ao Fundo Nacional do Meio Ambiente, criado pela [Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989](#), Fundo Naval, criado pelo Decreto nº 20.923, de 8 de janeiro de 1932, fundos estaduais ou municipais de meio ambiente, ou correlatos, conforme dispuser o órgão arrecadador.

Art. 74. A multa terá por base a unidade, hectare, metro cúbico, quilograma ou outra medida pertinente, de acordo com o objeto jurídico lesado.

Art. 75. O valor da multa de que trata este Capítulo será fixado no regulamento desta Lei e corrigido periodicamente, com base nos índices estabelecidos na legislação pertinente, sendo o mínimo de R\$ 50,00 (cinquenta reais) e o máximo de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais).

Art. 76. O pagamento de multa imposta pelos Estados, Municípios, Distrito Federal ou Territórios substitui a multa federal na mesma hipótese de incidência.

CAPÍTULO VII

DA COOPERAÇÃO INTERNACIONAL PARA A PRESERVAÇÃO DO MEIO AMBIENTE

Art. 77. Resguardados a soberania nacional, a ordem pública e os bons costumes, o Governo brasileiro prestará, no que concerne ao meio ambiente, a necessária cooperação a outro país, sem qualquer ônus, quando solicitado para:

I - produção de prova;

II - exame de objetos e lugares;

III - informações sobre pessoas e coisas;

IV - presença temporária da pessoa presa, cujas declarações tenham relevância para a decisão de uma causa;

V - outras formas de assistência permitidas pela legislação em vigor ou pelos tratados de que o Brasil seja parte.

§ 1º A solicitação de que trata este artigo será dirigida ao Ministério da Justiça, que a remeterá, quando necessário, ao órgão judiciário competente para decidir a seu respeito, ou a encaminhará à autoridade capaz de atendê-la.

§ 2º A solicitação deverá conter:

I - o nome e a qualificação da autoridade solicitante;

II - o objeto e o motivo de sua formulação;

III - a descrição sumária do procedimento em curso no país solicitante;

IV - a especificação da assistência solicitada;

V - a documentação indispensável ao seu esclarecimento, quando for o caso.

Art. 78. Para a consecução dos fins visados nesta Lei e especialmente para a reciprocidade da cooperação internacional, deve ser mantido sistema de comunicações apto a facilitar o intercâmbio

rápido e seguro de informações com órgãos de outros países.

CAPÍTULO VIII

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 79. Aplicam-se subsidiariamente a esta Lei as disposições do Código Penal e do Código de Processo Penal.

Art. 79-A. Para o cumprimento do disposto nesta Lei, os órgãos ambientais integrantes do SISNAMA, responsáveis pela execução de programas e projetos e pelo controle e fiscalização dos estabelecimentos e das atividades suscetíveis de degradarem a qualidade ambiental, ficam autorizados a celebrar, com força de título executivo extrajudicial, termo de compromisso com pessoas físicas ou jurídicas responsáveis pela construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 2.163-41, de 23.8.2001\)](#)

§ 1º O termo de compromisso a que se refere este artigo destinar-se-á, exclusivamente, a permitir que as pessoas físicas e jurídicas mencionadas no **caput** possam promover as necessárias correções de suas atividades, para o atendimento das exigências impostas pelas autoridades ambientais competentes, sendo obrigatório que o respectivo instrumento disponha sobre: [\(Incluído pela Medida Provisória nº 2.163-41, de 23.8.2001\)](#)

I - o nome, a qualificação e o endereço das partes compromissadas e dos respectivos representantes legais; [\(Incluído pela Medida Provisória nº 2.163-41, de 23.8.2001\)](#)

II - o prazo de vigência do compromisso, que, em função da complexidade das obrigações nele fixadas, poderá variar entre o mínimo de noventa dias e o máximo de três anos, com possibilidade de prorrogação por igual período; [\(Incluído pela Medida Provisória nº 2.163-41, de 23.8.2001\)](#)

III - a descrição detalhada de seu objeto, o valor do investimento previsto e o cronograma físico de execução e de implantação das obras e serviços exigidos, com metas trimestrais a serem atingidas; [\(Incluído pela Medida Provisória nº 2.163-41, de 23.8.2001\)](#)

IV - as multas que podem ser aplicadas à pessoa física ou jurídica compromissada e os casos de rescisão, em decorrência do não-cumprimento das obrigações nele pactuadas; [\(Incluído pela Medida Provisória nº 2.163-41, de 23.8.2001\)](#)

V - o valor da multa de que trata o inciso IV não poderá ser superior ao valor do investimento previsto; [\(Incluído pela Medida Provisória nº 2.163-41, de 23.8.2001\)](#)

VI - o foro competente para dirimir litígios entre as partes. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 2.163-41, de 23.8.2001\)](#)

§ 2º No tocante aos empreendimentos em curso até o dia 30 de março de 1998, envolvendo construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores, a assinatura do termo de compromisso deverá ser requerida pelas pessoas físicas e jurídicas interessadas, até o dia 31 de dezembro de 1998, mediante requerimento escrito protocolizado junto aos órgãos competentes do SISNAMA, devendo ser firmado pelo dirigente máximo do estabelecimento. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 2.163-41, de 23.8.2001\)](#)

§ 3º Da data da protocolização do requerimento previsto no § 2º e enquanto perdurar a vigência do correspondente termo de compromisso, ficarão suspensas, em relação aos fatos que deram causa à celebração do instrumento, a aplicação de sanções administrativas contra a pessoa física ou jurídica que o houver firmado. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 2.163-41, de 23.8.2001\)](#)

§ 4º A celebração do termo de compromisso de que trata este artigo não impede a execução de eventuais multas aplicadas antes da protocolização do requerimento. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 2.163-41, de 23.8.2001\)](#)

§ 5º Considera-se rescindido de pleno direito o termo de compromisso, quando descumprida qualquer de suas cláusulas, ressalvado o caso fortuito ou de força maior. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 2.163-41, de 23.8.2001\)](#)

[Provisória nº 2.163-41, de 23.8.2001](#)

§ 6º O termo de compromisso deverá ser firmado em até noventa dias, contados da protocolização do requerimento. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 2.163-41, de 23.8.2001\)](#)

§ 7º O requerimento de celebração do termo de compromisso deverá conter as informações necessárias à verificação da sua viabilidade técnica e jurídica, sob pena de indeferimento do plano. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 2.163-41, de 23.8.2001\)](#)

§ 8º Sob pena de ineficácia, os termos de compromisso deverão ser publicados no órgão oficial competente, mediante extrato. [\(Incluído pela Medida Provisória nº 2.163-41, de 23.8.2001\)](#)

Art. 80. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de noventa dias a contar de sua publicação.

Art. 81. [\(VETADO\)](#)

Art. 82. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 12 de fevereiro de 1998; 177º da Independência e 110º da República.

Anexo 4 – CONVEMAR



CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR NAVIOS, 1973

AS PARTES DA CONVENÇÃO,

ESTANDO CIENTES da necessidade de preservar o meio ambiente humano de uma maneira geral e o meio ambiente marinho em especial,

RECONHECENDO que a liberação deliberada, negligente ou acidental de óleo e de outras substâncias danosas, de navios, constitui uma grave fonte de poluição,

RECONHECENDO TAMBÉM a importância da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo, 1954, como sendo o primeiro instrumento multilateral a ser concluído com o propósito primordial de proteger o meio ambiente, e apreciando a importante contribuição que a Convenção deu ao preservar os mares e o meio ambiente costeiro contra a poluição,

DESEJANDO obter a completa eliminação da poluição intencional do meio ambiente marinho por óleo e por outras substâncias danosas, e a minimização da descarga acidental daquelas substâncias,

CONSIDERANDO que este propósito pode ser melhor atingido através da criação de regras não restritas à poluição por óleo, tendo um significado universal,

CONCORDARAM quanto ao seguinte:

Artigo 1

Obrigações gerais de acordo com a Convenção

- a. As Partes da Convenção comprometem-se a cumprir o disposto na presente Convenção e nos seus Anexos, que estão obrigados a cumprir, para impedir a poluição do meio ambiente marinho através da descarga de substâncias danosas ou de efluentes contendo tais substâncias, contrariando a Convenção.
- b. A menos que seja expressamente disposto em contrário, uma referência à presente Convenção constitui ao mesmo tempo uma referência aos seus Protocolos e aos seus Anexos.

Artigo 2

Definições

Para os efeitos da presente Convenção, a menos que seja expressamente disposto em contrário:

- a. Regra significa as regras contidas nos Anexos da presente Convenção.
- b. Substância danosa significa qualquer substância que, se for lançada ao mar, é capaz de criar riscos à saúde humana, causar danos aos recursos e à vida marinha, prejudicar as atividades de lazer ou interferir com outras utilizações legítimas do mar, e abrange qualquer substância sujeita a controle através da presente Convenção.
- c.

(a) Descarga, com relação a substâncias danosas ou a efluentes contendo tais substâncias, significa qualquer liberação, qualquer que seja a sua forma, causada por um navio e abrange qualquer escapamento, lançamento, derramamento, vazamento, bombeamento, emissão ou esgoto;

(b) A Descarga não abrange:

- a. o alijamento ao mar, dentro do significado da Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por alijamento de Resíduos e Outras Matérias, realizada em Londres em 13 de Novembro de 1972; ou
- b. a liberação de substâncias danosas resultantes diretamente da exploração, prospecção e do processamento ao largo ("offshore") dos recursos minerais do fundo do mar; ou
- c. a liberação de substâncias danosas com a finalidade de realizar pesquisas científicas legítimas sobre a redução ou o controle da poluição.
- d. Navio significa uma embarcação de qualquer tipo operando no meio ambiente marinho e abrange embarcações do tipo hidrofólio, veículos que se deslocam sobre um colchão de ar, embarcações submersíveis, flutuantes e plataformas fixas ou flutuantes.
- e. Administração significa o Governo do Estado sob cuja autoridade o navio estiver operando. Com relação a um navio autorizado a arvorar a bandeira de qualquer Estado, a Administração é o Governo daquele Estado. Com relação a plataformas fixas ou flutuantes empregadas na exploração e na prospecção do fundo do mar e do seu subsolo, próximo à costa sobre a qual o Estado costeiro exerce os seus direitos soberanos para fins de exploração e prospecção dos seus recursos naturais, a Administração é o Governo do Estado costeiro envolvido.
- f. Incidente significa uma ocorrência envolvendo a descarga, efetiva ou provável, no mar, de uma substância danosa, ou de efluentes contendo tal substância.
- g. Organização significa a Organização Marítima Internacional.

Artigo 3 Aplicação

- a. A presente Convenção deverá ser aplicada a:
 - a. navios autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte da Convenção; e
 - b. navios não autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte, mas que operam sob a autoridade de uma Parte.
- b. Nada do disposto no presente artigo deverá ser interpretado como eliminando ou ampliando os direitos soberanos das Partes, estabelecidos na legislação internacional sobre o fundo do mar e o seu subsolo próximo às suas costas, para fins de exploração e prospecção dos seus recursos naturais.
- c. A presente Convenção não deverá ser aplicada a qualquer navio de guerra, navio auxiliar da Marinha ou a qualquer outro navio de propriedade de um Estado, ou operado por ele, e utilizado, temporariamente, apenas numa atividade não comercial do governo. Cada Parte poderá, entretanto, assegurar através da adoção das medidas adequadas, não prejudicando as operações nem as possibilidades operacionais de tais navios de sua propriedade ou operados por ele, que tais navios ajam de uma maneira compatível, na medida do razoável e do possível, com a presente Convenção.

Artigo 4 Violação

- a. Deverá ser proibida qualquer violação às prescrições da presente Convenção, e deverão ser estabelecidas sanções para aquelas transgressões, de acordo com a legislação da Administração do navio envolvido, sempre que ocorrer uma violação. Se a Administração for informada a respeito de uma violação destas, e estiver convencida de que existem indícios suficientes para permitir a instauração de um processo com relação à suposta violação, deverá fazer com que aquele processo seja instaurado o mais cedo possível, de acordo com a sua legislação.

- b. Deverá ser proibida qualquer violação das prescrições da presente Convenção dentro da jurisdição de qualquer Parte da Convenção, e deverão ser estabelecidas sanções para aquelas violações, de acordo com a legislação daquela Parte. Sempre que ocorrer uma violação destas, aquela Parte deverá:
 - a. instaurar um processo de acordo com a sua legislação; ou
 - b. fornecer à Administração do navio as informações e os indícios de que possa dispor, de que ocorreu uma violação.
 - c. Quando tiverem sido fornecidas à Administração de um navio informações ou indícios de que aquele navio cometeu qualquer violação da presente Convenção, a Administração deverá informar prontamente à Parte que tiver fornecido as informações ou indícios, e à Organização, as medidas tomadas.
 - d. As penalidades estabelecidas na legislação de uma Parte de acordo com o presente artigo deverão ter um rigor adequado para desincentivar violações da presente Convenção, e deverão ser igualmente rigorosas, independentemente de onde ocorra a violação.

Artigo 5

Certificados e normas especiais sobre inspeção de navios

- a. Sujeito ao disposto no parágrafo (2) do presente artigo, um certificado emitido pela autoridade de uma Parte da Convenção, de acordo com o disposto nas normas, deverá ser aceito pelas outras Partes e considerado, para todos os fins, amparado pela presente Convenção, como tendo a mesma validade de um certificado emitido por elas.
- b. Um navio do qual seja exigido ter a bordo um certificado de acordo com o disposto nas normas estará sujeito, enquanto estiver nos portos ou nos terminais ao largo ("offshore") sob a jurisdição de uma Parte, a inspeções a serem realizadas por funcionários devidamente autorizados por aquela Parte. Qualquer inspeção deverá se restringir a verificar se existe a bordo um certificado válido, a menos que haja um motivo concreto para acreditar que as condições do navio ou dos seus equipamentos não correspondem de uma maneira razoável aos detalhes contidos naquele certificado. Neste caso, ou se o navio não tiver a bordo um certificado válido, a Parte que está realizando a inspeção deverá tomar as medidas cabíveis para assegurar que o navio não suspenda e que só possa ir para o mar sem representar uma ameaça capaz de causar danos ao meio ambiente marinho. A Parte poderá, entretanto, dar permissão ao navio para deixar o porto, ou o terminal ao largo ("offshore"), com a finalidade de dirigir-se para o estaleiro adequado mais próximo.
- c. Se uma Parte não autorizar a entrada de um navio estrangeiro nos portos ou terminais ao largo ("offshore") sob a sua jurisdição, ou tomar qualquer medida contra tal navio porque ele não atende ao disposto na presente Convenção, a Parte deverá informar imediatamente ao cônsul ou ao representante diplomático da Parte cuja bandeira o navio estiver autorizado a arvorar ou, se isto não for possível, à Administração do navio envolvido. Antes de negar autorização para a entrada do navio, ou de tomar tais medidas, a Parte poderá solicitar a opinião da Administração do navio envolvido. Deverão ser dadas informações também à Administração quando um navio não tiver a bordo um certificado válido, de acordo com o disposto nas normas.
- d. Com relação a navios de Estados que não sejam Partes da Convenção, as Partes deverão aplicar as prescrições da presente Convenção da maneira que possa ser necessária para assegurar que não seja dado um tratamento mais favorável a tais navios.

Artigo 6

Verificação de violações e cumprimento da Convenção

- a. As Partes da Convenção deverão cooperar na verificação de violações e na imposição dos dispositivos da presente Convenção, utilizando todas as medidas de investigação e de monitoramento ambiental apropriadas e possíveis, e procedimentos adequados de envio de informações e de acúmulo de indícios.

- b. Um navio ao qual se aplique a presente Convenção poderá, em qualquer porto ou terminal ao largo ("offshore") de uma Parte, ser submetido a uma inspeção realizada por funcionários designados ou autorizados por aquela Parte, com a finalidade de verificar se o navio descarregou quaisquer substâncias nocivas, transgredindo o disposto nas normas. Se uma inspeção revelar uma violação da Convenção, deverá ser transmitida uma informação à Administração para que sejam tomadas quaisquer medidas cabíveis.
- c. Qualquer Parte deverá fornecer indícios à Administração, se houver algum, de que o navio descarregou substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias, transgredindo o disposto nas normas. Se for possível, a autoridade competente daquela Parte deverá notificar o Comandante do navio a respeito da suposta violação.
- d. Ao receber tais indícios, a Administração assim informada deverá investigar a questão, e poderá solicitar à outra Parte que forneça mais ou melhores indícios da suposta transgressão. Se a Administração estiver convencida de que há indícios suficientes para permitir a instauração de um processo com relação à suposta violação, ela deverá fazer com que tal processo seja instaurado de acordo com a sua legislação, o mais cedo possível. A Administração deverá informar prontamente as medidas tomadas à Parte que informou a suposta violação, bem como à Organização.
- e. Uma Parte poderá também inspecionar um navio ao qual se aplique a presente Convenção quando ele entrar em portos ou terminais ao largo ("offshore") sob a sua jurisdição, se tiver recebido uma solicitação de qualquer Parte para que seja realizada uma investigação, juntamente com indícios suficientes de que o navio tenha descarregado em qualquer local substâncias nocivas ou efluentes contendo tais substâncias. O relatório sobre tal investigação deverá ser enviado à Parte que à Administração, de modo que possam ser tomadas as medidas cabíveis de acordo com a presente Convenção.

Artigo 7

Retardamento indevido do navio

- a. Devem ser realizados todos os esforços possíveis para evitar que um navio seja indevidamente retido ou retardado com base nos Artigos 4, 5 ou 6 da presente Convenção.
- b. Quando um navio for indevidamente retido ou retardado com base nos Artigos 4, 5 ou 6 da presente Convenção, ele fará jus a uma compensação por qualquer perda ou danos sofridos.

Artigo 8

Relatórios sobre incidentes envolvendo substâncias danosas

1. Deverá ser redigido sem demora um relatório sobre um incidente, elaborado o mais possível de acordo com o disposto no Protocolo I da presente Convenção.
2. Cada Parte da Convenção deverá:
 - a. tomar todas as medidas necessárias para que um funcionário ou uma agência adequada receba e processe todos os relatórios sobre os incidentes; e
 - b. informar à Organização os detalhes completos destas medidas, para divulgação às outras Partes e aos Estados Membros da Organização.
3. Sempre que uma Parte receber um relatório elaborado com base no disposto no presente artigo, aquela Parte deverá retransmiti-lo sem demora para:
 - a. a Administração do navio envolvido; e
 - b. qualquer outro Estado que possa ser afetado.
4. Cada Parte da Convenção compromete-se a transmitir instruções às suas embarcações e aeronaves que realizam inspeções marítimas, e a outros serviços adequados, determinando que informem às suas autoridades qualquer incidente a que se refere o Protocolo I da presente Convenção. A Parte deverá, se considerar adequado, informar do mesmo modo à Organização e a qualquer outra Parte interessada.

Artigo 9
Outros tratados e interpretações

- a. Quando da sua entrada em vigor, a presente Convenção substitui a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo, 1954, como emendada, entre as Partes daquela Convenção.
- b. Nada do disposto na presente Convenção deverá prejudicar a sistematização e o aperfeiçoamento do direito do mar pela Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, convocada com base na Resolução 2750 C(XXV) da Assembléia Geral das Nações Unidas, nem as reclamações presentes ou futuras e as opiniões jurídicas de qualquer Estado com relação ao direito do mar e à natureza e à extensão da jurisdição do Estado costeiro e do Estado de bandeira.
- c. Na presente Convenção, o termo "jurisdição" deverá ser interpretado à luz da legislação internacional em vigor no momento da aplicação ou da interpretação da presente Convenção.

Artigo 10
Solução de controvérsias

Qualquer controvérsia entre duas ou mais Partes da Convenção, com relação à interpretação ou à aplicação da presente Convenção, deverá, se não tiver sido possível encontrar uma solução através de uma negociação entre as Partes envolvidas, e se estas Partes não chegarem a um acordo de alguma outra maneira, ser submetida, por solicitação de qualquer delas, a uma arbitragem, como estabelecido no Protocolo II da presente Convenção.

Artigo 11
Envio de informações

(1) As Partes da Convenção comprometem-se a enviar à Organização:

- a. o texto das leis, ordens, decretos, normas e outros instrumentos que tenham promulgado sobre as diversas questões dentro do âmbito da presente Convenção;
- b. uma lista dos órgãos não governamentais que estejam autorizados a agir em seu nome em questões relativas ao projeto, construção e equipamentos dos navios que transportam substâncias nocivas, de acordo com o disposto nas normas;*
- c. um número suficiente de exemplares dos seus certificados emitidos com base no disposto nas normas;
- d. uma lista de instalações de recepção, contendo a sua localização, capacidade, recursos existentes e outras características;
- e. relatórios oficiais ou resumos de relatórios oficiais, na medida em que mostrem os resultados da aplicação da presente Convenção; e
- f. um relatório estatístico anual, num formato padronizado pela Organização, das penalidades realmente impostas por transgressão da presente Convenção.

(2) A Organização deverá informar a todas as Partes o recebimento de qualquer comunicação enviada com base no presente artigo e encaminhar a todas as Partes quaisquer informações que lhe sejam enviadas de acordo com os subparágrafos (1)(b) a (f) do presente artigo.

* O texto deste subparágrafo é substituído pelo contido no Artigo III do Protocolo de 1978.

Artigo 12
Acidentes ocorridos com navios

- a. Cada Administração compromete-se a realizar uma investigação de qualquer acidente ocorrido com qualquer dos seus navios sujeitos ao disposto nas normas, se aquele acidente tiver produzido um grande efeito danoso ao meio ambiente marinho.
- b. Cada Parte da Convenção compromete-se a fornecer à Organização as informações relativas ao que for descoberto em tal investigação, quando julgar que tais informações poderão ajudar a estabelecer que alterações poderiam ser desejáveis fazer na presente Convenção.

Artigo 13

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

(1) A presente Convenção ficará aberta para assinatura na Sede da Organização, de 15 de janeiro de 1974 até 31 de dezembro de 1974 e, daí em diante, permanecerá aberta para adesão. Os Estados poderão tornar-se Partes da presente Convenção através de:

- a. assinatura sem reservas quanto à ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- b. assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- c. adesão.

(2) A ratificação, a aceitação, a aprovação ou a adesão serão efetuadas através do depósito de um instrumento com esta finalidade junto ao Secretário-Geral da Organização.

(3) O Secretário-Geral da Organização informará a todos os Estados que tiverem assinado a presente Convenção, ou aderido a ela, qualquer assinatura ou depósito de qualquer novo instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, e a data dos seus depósitos.

Artigo 14

Anexos opcionais

- a. Um Estado poderá, no momento de assinar, ratificar, aceitar, aprovar ou aderir à presente Convenção, declarar que não aceita qualquer dos Anexos III, IV e V (daqui por diante referidos como "Anexos Opcionais") da presente Convenção, ou todos eles. Em função do que foi dito acima, as Partes da Convenção estarão obrigadas a cumprir totalmente quaisquer dos anexos que tenha sido aceito.
- b. Um Estado que tiver declarado que não está obrigado a cumprir um Anexo Opcional, poderá aceitar a qualquer momento aquele Anexo, depositando junto à Organização um instrumento do tipo mencionado no Artigo 13(2).
- c. Um Estado que fizer uma declaração com base no parágrafo (1) do presente artigo com relação a um Anexo Opcional, e que posteriormente não tiver aceito aquele Anexo de acordo com o parágrafo (2) deste artigo, não terá qualquer obrigação, nem terá o direito a reivindicar quaisquer privilégios com base na presente Convenção, com relação às questões relativas àquele Anexo, e todas as referências feitas às Partes na presente Convenção não deverão incluir aquele Estado no que se refere às questões relacionadas ao Anexo mencionado.
- d. A Organização informará aos Estados que tiverem assinado ou aderido à presente Convenção qualquer declaração feita com base neste artigo, bem como o recebimento de qualquer instrumento depositado de acordo com o disposto no parágrafo (2) deste artigo.

Artigo 15

Entrada em vigor

- a. A presente Convenção entrará em vigor 12 meses após a data em que não menos que 15 Estados, cuja frota mercante constitua não menos que 50% da arqueação bruta da frota mercante mundial, tenham tornado-se Partes dela de acordo com o Artigo 13.

- b. Um Anexo Opcional entrará em vigor 12 meses depois da data em que tiverem sido atendidas as condições estabelecidas no parágrafo (1) deste artigo com relação àquele Anexo.
- c. A Organização informará aos Estados que tiverem assinado a presente Convenção, ou aderido a ela, a data em que ela e um Anexo Opcional entram em vigor de acordo com o parágrafo (2) deste artigo.
- d. Para os Estados que tiverem depositado um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, com relação à presente Convenção, ou a qualquer Anexo Opcional, após terem sido atendidas as exigências para a entrada em vigor daquela Convenção ou Anexo, mas antes da data de entrada em vigor, a ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, surtirá efeito na data de entrada em vigor da Convenção ou daquele Anexo, ou três meses depois da data do depósito do instrumento, a que ocorrer mais tarde.
- e. Para os Estados que tiverem depositado um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depois da data em que a Convenção ou um Anexo Opcional tiver entrado em vigor, a Convenção ou o Anexo Opcional entrará em vigor três meses depois da data do depósito do instrumento.
- f. Após a data em que tenham sido atendidas todas as condições exigidas pelo Artigo 16 para a entrada em vigor de uma emenda à presente Convenção ou a um Anexo Opcional, quaisquer instrumentos de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositados deverão aplicar-se à Convenção ou ao Anexo, como tiverem sido emendados.

Artigo 16
Emendas

- a. A presente Convenção poderá ser alterada através de qualquer dos procedimentos estabelecidos nos parágrafos seguintes.
- b. Alterações após exame pela Organização:
 - a. qualquer emenda proposta por uma Parte da Convenção será submetida à Organização e encaminhada pelo seu Secretário-Geral a todos os Membros da Organização e a todas as Partes, pelo menos seis meses antes do seu exame.
 - b. qualquer emenda proposta e encaminhada como exposto acima será submetida pela Organização a um órgão adequado, para exame;
 - c. as Partes da Convenção, sejam ou não Membros da Organização, terão o direito de participar dos trabalhos do órgão adequado;
 - d. as emendas serão adotadas por uma maioria de dois terços, apenas das Partes da Convenção presentes e votantes;
 - e. se adotadas de acordo com o subparágrafo (d) acima, as emendas serão informadas pelo Secretário-Geral da Organização a todas as Partes da Convenção, para aceitação;
 - f. uma emenda será considerada como tendo sido aceita nas seguintes situações:
 - a. uma emenda a um artigo da Convenção será considerada como tendo sido aceita na data em que for aceita por dois terços das Partes, cujas frotas mercantes reunidas constituam não menos que 50 por cento da arqueação bruta da frota mercante mundial;
 - b. uma emenda a um Anexo da Convenção será considerada como tendo sido aceita de acordo com o procedimento estabelecido no subparágrafo (f)(iii), a menos que o órgão apropriado estabeleça, no momento da sua adoção, que a emenda deverá ser considerada como tendo sido aceita na data em que for aceita por dois terços das Partes, cujas frotas mercantes reunidas constituam não menos que 50 por cento da arqueação bruta da frota mercante mundial. Apesar disto, a qualquer momento antes da entrada em vigor de uma emenda a um Anexo da Convenção, uma Parte poderá

notificar ao Secretário-Geral da Organização de que será necessária a sua aprovação expressa antes que a emenda entre em vigor para ela. Este último deverá dar conhecimento às Partes tanto desta notificação quanto da data do seu recebimento;

- c. uma emenda a um apêndice de um Anexo da Convenção será considerada como tendo sido aceita ao fim de um período a ser estabelecido pelo órgão apropriado no momento da sua adoção, período este que não poderá ser inferior a dez meses, a menos que dentro deste período seja comunicada uma objeção à Organização por não menos que um terço das Partes, ou pelas Partes cujas frotas mercantes reunidas constituam não menos que 50 por cento da arqueação bruta da frota mercante mundial, qualquer que seja a condição atendida;
- d. uma emenda ao Protocolo I da Convenção estará sujeita aos mesmos procedimentos adotados para as emendas aos Anexos da Convenção, como disposto nos subparágrafos (f)(ii) ou (f)(iii) acima;
- e. uma emenda ao Protocolo II da Convenção estará sujeita aos mesmos procedimentos adotados para as emendas a um artigo da Convenção, como disposto no subparágrafo (f)(i) acima;

g. as emendas entrarão em vigor de acordo com as seguintes condições:

- a. no caso de uma emenda a um artigo da Convenção, ao Protocolo I, ao Protocolo II, ou a um Anexo da Convenção, sem ser de acordo com o procedimento estabelecido no subparágrafo (f)(iii), a emenda aceita de acordo com os dispositivos precedentes entrará em vigor seis meses após a data da sua aceitação com relação às Partes que tiverem declarado que a aceitaram;
- b. no caso de uma emenda ao Protocolo I, um apêndice de um Anexo, ou a um Anexo da Convenção, de acordo com o procedimento estabelecido no subparágrafo (f)(iii), a emenda que tiver sido considerada como tendo sido aceita de acordo com os dispositivos precedentes entrará em vigor seis meses após a sua aceitação para todas as Partes, com exceção daquelas que, antes daquela data, tiverem feito uma declaração de que não a aceitam, ou uma declaração com base no subparágrafo (f)(ii), de que é necessária a sua aprovação.

3. Emenda por intermédio de uma Conferência:

- b. Por solicitação de uma Parte, corroborada por pelo menos um terço das Partes, a Organização convocará uma Conferência de Partes da Convenção para analisar emendas à presente Convenção.
- c. Toda emenda adotada por esta Conferência por uma maioria de dois terços das Partes presentes e votantes será comunicada pelo Secretário-Geral da Organização a todas as Partes Contratantes para a sua aceitação.
- d. A menos que a Conferência decida em contrário, a emenda será considerada como tendo sido aceita e entrado em vigor de acordo com os procedimentos estabelecidos para aquela finalidade no parágrafo (2)(f) e (g) acima.

4.

(a) No caso de uma emenda a um Anexo Opcional, uma referência feita neste artigo a uma "Parte da Convenção" deverá ser considerada como significando uma referência a uma Parte obrigada a cumprir aquele Anexo.

(b) Qualquer Parte que tenha deixado de aceitar uma emenda a um Anexo será tratada como não sendo Parte, apenas para o efeito da aplicação daquela emenda.

- e. A adoção e a entrada em vigor de um novo Anexo estarão sujeitas aos mesmos procedimentos utilizados para a adoção e a entrada em vigor de uma emenda a um artigo da Convenção.
- f. A menos que seja expressamente disposto em contrário, qualquer emenda à presente Convenção, feita de acordo com este artigo, que esteja relacionada com a estrutura de um navio, só deverá ser aplicada aos navios, cujo contrato de construção tenha sido assinado ou, na falta de um contrato de construção, cuja quilha tenha sido batida, na data, ou após a data em que a emenda entrar em vigor.
- g. Qualquer emenda a um Protocolo ou a um Anexo deverá estar relacionada com a matéria daquele Protocolo ou Anexo e deverá ser compatível com os artigos da presente Convenção.
- h. O Secretário-Geral da Organização deverá informar a todas as Partes quaisquer emendas que entrarem em vigor com base neste artigo, juntamente com a data em que cada emenda entra em vigor.
- i. Qualquer declaração de aceitação ou de objeção a uma emenda, feita com base neste artigo, deverá ser notificada por escrito ao Secretário-Geral da Organização. Este último deverá dar conhecimento de tal notificação e da data do seu recebimento às Partes da Convenção.

Artigo 17

Promoção de cooperação técnica

As Partes da Convenção deverão promover, mediante consulta à Organização e a outros organismos internacionais, com a assistência e a coordenação do Diretor Executivo do Programa de Meio Ambiente das Nações Unidas, um apoio àquelas Partes que solicitarem assistência técnica para:

- j. o treinamento de pessoal científico e técnico;
 - k. o fornecimento dos equipamentos e das instalações para recebimento e monitoramento necessários;
 - l. a simplificação de outras medidas e providências para impedir ou atenuar a poluição do meio ambiente marinho por navios; e
 - m. o incentivo à pesquisa;

de preferência nos países envolvidos, ampliando, assim, os propósitos e a finalidade da presente Convenção.

Artigo 18

Denúncia

- n. A presente Convenção, ou qualquer Anexo Opcional, poderá ser denunciada por qualquer Parte da Convenção, a qualquer momento após transcorridos cinco anos da data em que a Convenção ou tais Anexos entrarem em vigor para aquela Parte.
 - o. A denúncia deverá ser feita através de uma notificação por escrito ao Secretário-Geral da Organização, que deverá informar a todas as outras Partes sobre aquela notificação recebida e a data do seu recebimento, bem como a data em que a denúncia surtir efeito.
 - p. A denúncia surtirá efeito 12 meses após o recebimento da notificação de denúncia pelo Secretário-Geral da Organização, ou após transcorrido qualquer período mais longo que possa ser estabelecido na notificação.

Artigo 19
Depósito e registro

- q. A presente Convenção deverá ser depositada com o Secretário-Geral da Organização, que deverá transmitir cópias autenticadas da mesma a todos os Estados que tiverem assinado a presente Convenção, ou aderido a ela.
- r. Assim que a presente Convenção entrar em vigor, o seu texto deverá ser transmitido pelo Secretário-Geral da Organização ao Secretário-Geral das Nações Unidas para registro e publicação, de acordo com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

Artigo 20
Idiomas

A presente Convenção é promulgada numa única via nos idiomas inglês, francês, russo e espanhol, sendo cada texto igualmente autêntico. Deverão ser feitas e depositadas com o original assinado traduções para os idiomas árabe, alemão, italiano e japonês.

EM TESTEMUNHO DO QUE, os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos para aquela finalidade, assinaram a presente Convenção.

ELABORADA EM LONDRES, neste segundo dia de novembro de mil novecentos e setenta e três.

ANEXO 5 – DOCUMENTO DAS EMBARCAÇÕES

1. CARACTERÍSTICAS DO NAVIO

Tonelagem:

Número de tripulantes/passageiros:

Último porto visitado:

Tempo gasto na Área Especial durante a ultima viagem (dias):

Próximo porto a ser visitado:

Tipo de propulsão/combustível:

Ano de construção:

Tipo de navio: Navio-tanque Navio de contêineres Carga seca Navio de passageiros/cruzeiro Navio de guerra Outro, ou seja,**2. INFORMAÇÕES/OPERAÇÕES DE CARGA NO PORTO** Carregar carga Descarregar carga Lavagem de tanque Abastecimento Retirada de lastro Outras, ou seja, Anexo I:

.....

 Anexo II:

3. OPERAÇÕES E INSTALAÇÕES DE MANUSEIO DE RESÍDUOS

ANEXO I – RESÍDUOS OLEOSOS (água servida, lodo, lastro, restos de sujeira)

Descrever as instalações a bordo para a armazenagem e o processamento de resíduos oleosos (tipo e capacidade dos separadores, volume dos tanques de armazenagem de resíduos, etc.):

.....

Descrever as quantidades de resíduos atualmente a bordo (em m³ ou toneladas):

Lastro sujo:

Água servida:

Restos de sujeira:

Lodo:

Lavagens de tanque:

Outros:

Descrever as quantidades de resíduos que foram descarregadas durante a última viagem (em m³ ou toneladas):

.....

Estimar as quantidades de resíduos que serão gerados a bordo durante a permanência no porto (lavagens de tanque, água servida, etc.; em m³ ou toneladas):

.....