

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA**

**ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA  
MARINHA MERCANTE - EFOMM**

**AUTORIDADE MARÍTIMA NO BRASIL: SUA ATUAÇÃO NA SEGURANÇA DA  
NAVEGAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO MEIO AMBIENTE**

FERNANDA SIMÕES PEREIRA  
Orientador: Marco Aurélio

**RIO DE JANEIRO  
2012**

**FERNANDA SIMÕES PEREIRA**

**AUTORIDADE MARÍTIMA NO BRASIL: SUA ATUAÇÃO NA SEGURANÇA DA  
NAVEGAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO MEIO AMBIENTE**

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante.

**RIO DE JANEIRO  
2012**

**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA**

**CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE - FOMM**

**AVALIAÇÃO**

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): \_\_\_\_\_

NOTA - \_\_\_\_\_

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)

\_\_\_\_\_  
Prof. (nome e titulação)

NOTA: \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_\_\_

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

## ***AGRADECIMENTOS***

Agradeço a Deus, pois sem ele nada seria possível. A minha mãe, que com seus exemplos de vida, carinho e incentivos me proporcionou os ingredientes para atingir meus objetivos. Aos meus familiares e amigos, pessoas que me incentivaram, acreditaram no meu potencial e que estiveram presentes em todos os momentos dessa jornada me alegrando e confortando com momentos de carinho e atenção.

## RESUMO

O presente trabalho apresenta um breve estudo sobre a autoridade marítima brasileira. Será abordada sua atuação na segurança da navegação e na proteção do meio ambiente marinho. Seu conteúdo é de suma importância para a comunidade marítima visto que descreve formas para a obtenção de uma navegação mais segura sem danos para o meio ambiente, de acordo com os parâmetros da lei.

São apresentadas atuações de vários órgãos representantes da Autoridade Marítima, bem como suas atribuições de modo a garantir o cumprimento de leis estabelecidas no país para controlar o tráfego em águas sob jurisdição brasileira para embarcações nacionais ou de bandeira estrangeira.

Além de decretos, leis e normas elaboradas no âmbito nacional, são tratados também nesse trabalho convenções internacionais elaboradas pela Organização Marítima Mundial (IMO) que visam sempre uma “navegação mais segura e mares mais limpos”.

**Palavras chaves:** Autoridade Marítima, IMO, lei, segurança, poluição.

## **ABSTRACT**

This paper presents a brief study on the Brazilian Maritime Authority. Will be approached the performance about the safety of navigation and protection of the marine environment. Its content is of paramount importance to the maritime community since it describes ways to achieve a safer navigation without damaging the environment, according to the parameters of the law.

Performances are presented by several organs of the Maritime Authority, as well as its responsibilities to ensure compliance with established laws in the country to control traffic in Brazilian jurisdictional waters to national vessels or foreign flag.

In addition to decrees, laws and standards developed at national level, are also treated in this paper international conventions developed by International Maritime Organization (IMO) aimed always a "safer shipping and cleaner seas".

Keywords: Maritime Authority, IMO, law, safety, pollution

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	07
1. IMO.....	08
2. AUTORIDADE MARÍTIMA.....	11
2.1. LEGISLAÇÃO BRASILEIRA X LEGISLAÇÃO INTERNACIONAL / IMO.....	12
2.2. OS ÓRGÃOS E HISTÓRICO DA AUTORIDADE MARÍTIMA.....	13
2.3. LESTA.....	15
2.4. ATRIBUIÇÕES DA AUTORIDADE MARÍTIMA.....	16
2.5. NORMAM.....	17
3. A AUTORIDADE MARÍTIMA E A SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO.....	19
3.1. CONTRIBUIÇÃO DA IMO.....	19
3.1.1. SOLAS.....	19
3.1.2. RIPEAM.....	23
4. A AUTORIDADE MARÍTIMA E A PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE.....	25
4.1. CONTRIBUIÇÃO DA IMO.....	25
4.1.1. MARPOL.....	25
4.2. LEI DO ÓLEO.....	28
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	31
ANEXO A – ORGANOGAMA DA IMO.....	32
ANEXO B – ORGANOGAMA DA AUTORIDADE MARÍTIMA.....	33
ANEXO C – FLUXOGRAMA DA FISCALIZAÇÃO.....	34
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	35

## INTRODUÇÃO

Desde prelúdios da humanidade, a navegação é explorada como fonte de grandes descobertas e transações comerciais e traz imensuráveis benefícios para o homem. O mar é, de longe, crucial para o desenvolvimento socioeconômico dos Estados, entretanto, o meio ambiente marinho vem sofrendo desgaste e poluição causados pelo descuido dos homens. Diversos acidentes, tais como colisão, derramamento de óleo, alijamento de cargas perigosas, e outros problemas durante a navegação vêm sendo registrados o que fundamenta a tese de que a navegação é uma das indústrias mais perigosas do mundo tanto para o ser humano quanto para o ecossistema marinho.

A navegação tornou-se preocupação internacional e do mesmo modo que existe a ONU para tratar de realizar a cooperação internacional para resolver os problemas mundiais de caráter econômico, social, cultural e humanitário, foi criada a IMO com o objetivo de manter um sistema de colaboração entre os governos a respeito de navegação comercial em mares internacionais, manutenção à segurança marítima e navegação.

A Marinha do Brasil, reconhecida também pelo Comandante da Marinha com sua função de Autoridade Marítima, é a instituição responsável pela regulamentação e controle dos transportes aquaviários, nos aspectos relacionados com a segurança da navegação e a proteção do meio ambiente marinho e atua como representante do governo brasileiro nos fóruns internacionais e assembléias da IMO que tratam desses assuntos.

Em meio a tantas atribuições, a Autoridade Marítima fiscaliza as embarcações em águas jurisdicionais brasileiras, visando cobrar o cumprimento das leis vigentes com relação à navegação e preservação do meio ambiente, e estabelecer multas para aqueles que não estejam em cumprimento com as leis. Outros órgãos governamentais estão também envolvidos no processo do transporte marítimo, tais como Ministérios dos Transportes, Polícia Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária, Receita Federal, cada um dentro de suas atribuições competentes.

Todas as organizações, governamentais ou não, dentro de suas atribuições, atuam conjuntamente para assegurar que a navegação continue sendo utilizada para fins de comércio e explorações socioeconômicas da maneira mais segura possível, tanto para o aquaviário buscando salvaguardar a vida humana no mar quanto para o meio ambiente, buscando reduzir a poluição nos mares e a degradação de tal ecossistema.



## 1. IMO

Após a Segunda Guerra Mundial, que devastou dezenas de países e tomou a vida de milhares de seres humanos, existia na comunidade internacional um sentimento generalizado de que era necessário encontrar uma forma de manter a paz entre os países. Para isso, em 1945, foi criada a Organização das Nações Unidas (ONU).

Não apenas com a função de evitar guerra e manter a paz, a ONU também coopera em assuntos específicos, atuando com organizações autônomas especializadas. Dentre tais organizações ligadas à ONU se destacam: União Internacional de Telecomunicações (ITU), Organização Meteorológica Mundial (WMO), Organização Mundial de Saúde (WHO), Organização Mundial de Comércio (WTO) e Organização Marítima Mundial (IMO).

Em 1948, na cidade de Genebra, uma conferência internacional sob os auspícios da ONU adotou uma convenção estabelecendo a IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization), cujo nome foi mudado para IMO (International Maritime Organization) em 1982.



Fig. 1 – Símbolo da IMO

Foi no século XX que a Convenção da IMO entrou em vigor, em 1958. Em 1963 o Brasil passa a fazer parte da IMO e, desde então, são inúmeras as convenções ratificadas com grande impacto no transporte marítimo e na segurança da navegação. Os objetivos da IMO estão no art. 1(a) da sua Convenção, e são: "articular esforços para proporcionar a cooperação entre governos no campo da regulação internacional e de práticas relacionadas aos problemas técnicos de todos os tipos que afetem a segurança no comércio internacional; estimular e facilitar a adoção geral dos mais altos padrões referentes à segurança marítima, eficiência da navegação e prevenção e controle da poluição marítima das embarcações", além de lidar com questões administrativas e jurídicas para implementar os seus objetivos.

A Organização Marítima Internacional (IMO), sediada em Londres, é, por excelência, o foro marítimo internacional. Seu propósito principal é “aperfeiçoar os procedimentos de navegação internacionais, criando normas de segurança marítima e reduzindo a poluição nos oceanos”.



Fig. 2 – Sede da IMO, em Londres.

A IMO teve êxito em ganhar o apoio do universo marítimo por ser pragmática, efetiva e, acima de tudo, por concentrar-se nas matérias técnicas relativas à segurança no mar e à prevenção da poluição causada por navios. As prioridades da IMO são muitas vezes expressas no slogan “Navegação mais segura e mares mais limpos”. A sequência de acidentes sérios caiu e a quantidade de óleo e outros poluentes lançados ao mar decresceu. Mas em vez ou outra, sempre existe o perturbador aumento de ocorrências de acidentes marítimos e o receio da IMO é que, se nada for feito, o progresso pelo qual ligeiramente ela lutou seja perdido.

A IMO vem introduzindo medidas para prevenir do perigo de acidentes e também minimizar suas consequências visto que cabe a IMO, aos seus Governos Membros, à indústria da navegação e aos marítimos espalhados pelo mundo contribuir com a segurança e a prevenção da poluição nos mares.

As convenções e códigos da IMO, quando assinados nos congressos, classificam-se como documentos internacionais públicos pois servem como molde para uma regulação dentro de cada Estado Membro. O documento, depois de aprovado, passa a ter valor jurídico

de Decreto Legislativo, podendo sofrer adaptações à realidade do setor de marinha mercante em casa Estado, não fugindo da sua essência. São exemplos de documentos que se tornaram decretos legislativos o STCW, SOLAS e MARPOL, que serão abordados mais adiante.

A RPB-IMO é a representação permanente do Brasil na IMO, atuante na sua sede, e segundo o regulamento da RPB-IMO (cap II - art. 2º) “tem o propósito de permitir o exercício integral da representação dos interesses nacionais perante a Organização Marítima Internacional (IMO)”. É subordinada ao Estado-Maior da Armada.

A Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional (CCA-IMO) é o componente da estrutura orgânica do Comando da Marinha que tem por finalidade: analisar, estudar e tratar os assuntos objeto das reuniões da IMO e das Conferências Diplomáticas (CD) dessa Organização, consolidar as posições a serem adotadas pelas Delegações brasileiras naquelas reuniões, propor diretrizes e recomendar medidas para a internalização no País de compromissos assumidos pelo Brasil naquela Organização, bem como de resoluções aprovadas por aquele fórum e instruir a Representação Permanente do Brasil junto à IMO (RPB-IMO) na defesa das posições aprovadas no Brasil pela CCA-IMO. É coordenada pelo Chefe do Estado Maior da Armada (CEMA).

Os assuntos tratados na IMO são analisados na Secretaria Executiva da CCA-IMO, a qual formula e submete as propostas de posição ao Fórum Consultivo, amplo colegiado composto por representantes de todos os segmentos da comunidade marítima, organizações governamentais e não governamentais, entidades de classes científicas. É o centro das discussões onde são consubstanciadas as posições brasileiras.

Cabe ao Diretor de Portos e Costas a representação nacional da **Autoridade Marítima** como Secretário Executivo da CCA-IMO. E por isso a DPC exerce o acompanhamento e a fiscalização dos navios no que diz respeito à segurança e poluição marinha além de outras atribuições que serão abordadas no próximo capítulo.

O anexo A refere-se ao organograma da IMO com seus comitês e subcomitês.

## 2. AUTORIDADE MARÍTIMA

Assim como a IMO é um órgão internacional com o propósito de adotar normas e procedimentos eficazes voltados para obter segurança marítima e proteção ao meio ambiente, a Autoridade Marítima, a nível nacional, é exercida pelo Comandante da Marinha do Brasil e é definido por instituições estatais responsáveis pela fiscalização das atividades marítimas e pela salvaguarda da vida e da segurança no mar. As autoridades portuárias também se incluem nas autoridades marítimas. Este delega ao Diretor de Portos e Costas a função de zelar pela segurança em águas jurisdicionais brasileiras, faz isso criando, modificando ou extinguindo normas administrativas relativas inclusive aos documentos internacionais ratificados pelo governo brasileiro no exterior.

Desta forma, é possível conceituar "Autoridade Marítima" como o conjunto de competências subsidiárias atribuídas ao Comandante da Marinha para formulação e condução de políticas nacionais a respeito do mar ou para execução da polícia administrativa do tráfego aquaviário, com a finalidade de salvaguardar a vida humana e garantir segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores; e de prevenir a poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio, ou conforme a Lei nº 9.966/2000, art. 2º, inciso XXII:

XXII – autoridade marítima: autoridade exercida diretamente pelo Comandante da Marinha, responsável pela salvaguarda da vida humana e segurança da navegação no mar aberto e hidrovias interiores, bem como pela prevenção da poluição ambiental causada por navios, plataformas e suas instalações de apoio, além de outros cometimentos a ela conferidos por esta Lei;

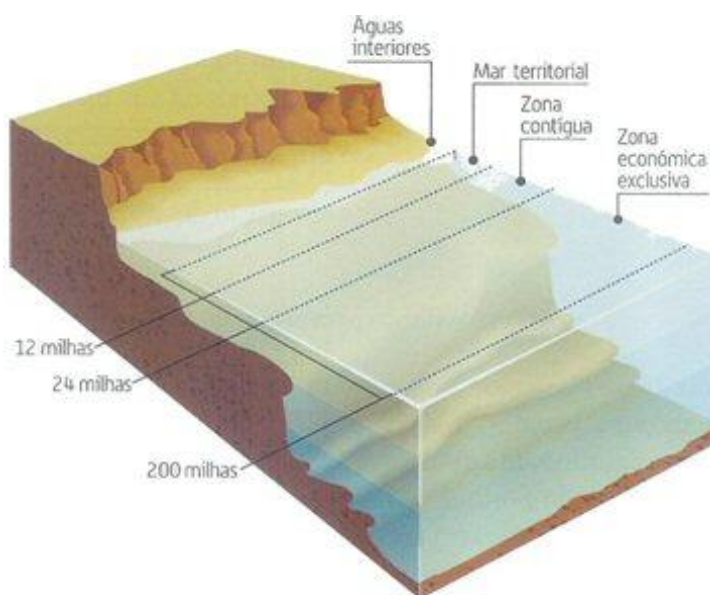
Algumas vezes pode ser representada por outras autoridades navais que tenham recebido essa delegação do Comandante da Marinha, e fiscalizam o cumprimento de todas as leis e regulamentos no mar e nas águas interiores. Pode atuar também em conjunto com outros órgãos, como por exemplo, o IBAMA, nas fiscalizações referentes à pesca. Na maior parte do tempo, atua de acordo com suas competências, fiscalizando as embarcações que trafegam nas águas jurisdicionais brasileira, por intermédio das Organizações Militares que compõem o Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário, representadas pelas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências.

## 2.1. LEGISLAÇÃO BRASILEIRA X LEGISLAÇÃO INTERNACIONAL / IMO

Comparar legislações de dois países ou de uma entidade internacional com a de um país normalmente não é tarefa das mais simples, haja vista que as leis incorporam culturas, hábitos e peculiaridades inerentes aos povos e seus países. No presente caso, a comparação da legislação marítima internacional com a brasileira se torna mais simples, já que os requisitos da nossa principal lei relacionada ao assunto foram elaborados com base nos preceitos da Resolução da IMO.

A LEI Federal Nº 9.966, de 28 de abril de 2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, estabelece os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios em águas sob jurisdição nacional.

A expressão águas sob jurisdição nacional engloba dois conceitos fundamentais em termos de Direito do Mar: o da Zona Economicamente Exclusiva e o do Mar Territorial. Segundo Machado: a Zona Economicamente Exclusiva aparece como um elemento universalmente aceito no novo sistema do Direito do Mar. Tal sistema refere-se a um mar territorial de extensão reduzida (12 milhas náuticas) e a uma mais ampla Zona Econômica Exclusiva de 200 milhas náuticas, na qual o Estado costeiro frui de direitos limitados às matérias de relevo econômico (principalmente o aproveitamento dos recursos minerais e biológicos, a proteção do meio ambiente, a pesquisa científica, as instalações artificiais) (Machado, 2000:797).



ÁGUAS INTERIORES, MAR TERRITORIAL, ZONA CONTÍGUA E ZEE.

Fig. 3 – Águas sob jurisdição nacional

A Constituição Federal de 1988 menciona no seu artigo 20, parágrafos V e VI, que são bens da União o mar territorial e a zona economicamente exclusiva. A Lei 8.617, de 4.1.1993,

nos seus artigos 1º e 4º, define que o mar territorial compreende uma faixa de doze milhas marítimas de largura e a zona economicamente exclusiva compreende uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas.

É importante se destacar que todos esses elementos foram aceitos internacionalmente através da Convenção das Nações Unidas (ONU) sobre o Direito do Mar e a Proteção do Meio Ambiente, que entrou em vigor para o Brasil em 16 de novembro de 1994, conforme o Decreto 1.530 de 22.6.1995.

## **2.2. OS ÓRGÃOS E HISTÓRICO DA AUTORIDADE MARÍTIMA**

O Brasil tem um imenso território e, conseqüentemente, uma larga faixa de mar territorial no Oceano Atlântico, do extremo norte ao sul foi necessária estabelecer edificações relacionadas à soberania do Império de Portugal na Colônia, sendo criadas as Divisões Navais nas costas do Brasil, citando ao norte o Maranhão subordinado à Divisão Naval do Norte e por outro lado, ao sul, Rio Grande, local onde surgiu uma idéia efetiva de criação das Capitânicas dos Portos. Assim, o Governo Imperial, através do Decreto de número 358, de 14 de agosto de 1845, criou a Capitania do Porto, em todas as Capitânicas que possuíssem porto. Já não era mais a defesa militar o único ponto de vista do Imperador, o aumento no movimento nos portos marítimos e fluviais era a questão crucial para a circulação de riquezas no Brasil e havia a necessidade de definir responsabilidades na área portuária, onde circulavam cada vez mais navios e outras embarcações menores.

A Autoridade Marítima, portanto, remonta à época do Brasil, ainda como Colônia de Portugal e permanece até os dias de hoje. A Marinha do Brasil, com suas diversas composições e finalidades, mas, sempre militarizada, como se verifica, por exemplo, no caso do Decreto nº 3.939, de 26.09.2001, que dispõe sobre a Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM) e dá outras providências, fixando a pessoa de direito como Autoridade Marítima, nos seguintes termos:

“ (\*)Art. 3º A CIRM, coordenada pelo Comandante da Marinha, designado Autoridade Marítima, será composta por um representante, titular ou suplente, de cada órgão a seguir indicado:

(\*) Art. 3º, caput, com redação dada pelo Decreto nº 4.815, de 20.08.2003 - DOU de 21.08.2003. ”.

O órgão das Forças Armadas, a Marinha do Brasil, por força de lei, exerce o poder naval, como função subsidiária exerce o poder marítimo, é a Autoridade Marítima brasileira, sendo representada por suas Diretorias Especializadas, a principal é a Diretoria de Portos e Costas (DPC) que conta com as Capitânicas dos Portos e respectivas Delegacias e Agências, atuantes nas principais vias navegáveis marítimas, lacustres e fluviais do Território Nacional. Exercendo o poder de fiscalização em segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e prevenção à poluição hídrica, as normas vigentes são reguladas por Portarias destes órgãos, onde estabelecem as diretrizes a serem cumpridas para o local sob sua competência.

Como órgãos localizados nos Estados-membros da União, as Capitânicas dos Portos, estão presentes em todo território nacional, são integrantes da Marinha do Brasil e constitucionalmente pertencentes às Forças Armadas, subordinadas ao Ministério da Defesa e, em última instância, ao Presidente da República. No entanto, não somente militares atuam como agentes públicos nas tarefas decorrentes das competências das Capitânicas dos Portos, servidores públicos civis, do Ministério da Defesa, também, ao lado de militares da Marinha, desempenham funções importantes, como em perícias, laudos e vistorias, fazendo parte de um corpo técnico especializado.

Há, também, o Tribunal Marítimo, órgão autônomo e auxiliar do poder naval, que, evidentemente, por não ser órgão pertencente ao poder judiciário, via de regra, não exerce atividade jurisdicional propriamente dita e embora as suas decisões não se revistam de caráter jurisdicional típico garantem a imparcialidade e a neutralidade no processo administrativo, em sede de jurisdição administrativa, porém, ficando sempre as suas matérias julgadas sujeitas ao reexame pelo poder judiciário. Atua na resolução de conflito em matéria de sua competência, investiga acidentes e fatos da navegação, mantém registro de propriedade e ônus que recaem sobre embarcações. Fundamenta-se este poder do Tribunal Marítimo como sendo uma espécie de jurisdição atípica para questões da Administração Pública, que envolve a Autoridade Marítima, ou seja, como sendo uma atividade pública específica sobre questões técnicas, disciplinares, organizacionais e de aplicação do direito marítimo.

Segundo o Desembargador Athos Gusmão Carneiro existe mesmo uma “jurisdição anômala”, em que um órgão diverso do poder judiciário exerce atividade judicante, nos termos da lei que o criou. É, exatamente, esta a jurisdição exercida pelo Tribunal Marítimo. Então, nos termos do artigo 10, da Lei n. 2.180/54, o Tribunal Marítimo tem jurisdição aos fatos e acidentes da navegação sob o aspecto da territorialidade e da extraterritorialidade, inclusive, com mais alcance que o próprio poder judiciário brasileiro, em razão de sua plena especialização nos seus julgamentos, contando com corpo de juízes com formação

especializada avaliada em processo legal de escolha dos integrantes desse órgão julgante administrativo. O Tribunal Marítimo tem jurisdição em todo o território nacional, por lei é órgão autônomo, tem como principais atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre, bem como manter o registro da propriedade marítima.

Vale ressaltar que a recente ANTQ, Agência Nacional de Transporte Aquaviário, não exerce o poder marítimo e não integra a Autoridade Marítima, este órgão tem como objetivo regular a atividade econômica, no sentido da exploração industrial e comercial do transporte aquaviário.

### **2.3. LESTA**

A Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), apesar de seu enfoque não ser estritamente relacionado ao direito do trabalho – pois tem como objetivo a regulamentação das atividades da Autoridade Marítima (no Brasil exercido pelo Comando da Marinha do Ministério da Defesa), dispõe acerca dos níveis de segurança no tráfego.

A LESTA (Lei nº 9.537) foi criada em 11 de dezembro de 1997 e regulamentada pelo decreto nº 2.596 (RLESTA), de 18 de maio de 1998. A LESTA trata sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas jurisdicionais brasileiras e englobam 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, continuando sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro, e também as embarcações estrangeiras e aeronave na superfície destas águas.

Ela consta de seis capítulos e quarenta e dois artigos, sendo os capítulos os seguintes:

Capítulo I – Disposições gerais

Capítulo II – Do pessoal

Capítulo III – Do serviço de praticagem

Capítulo IV – Das medidas administrativas

Capítulo V – Das penalidades

Capítulo VI – Disposições finais e transitórias

Tais capítulos especificam as obrigações e deveres que devem ser cumpridas pela Autoridade Marítima, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana no mar e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores.



## 2.4. ATRIBUIÇÕES DA AUTORIDADE MARÍTIMA

São atribuições da Autoridade Marítima, segundo a lei nº 9.537 (LESTA), de 11 de dezembro de 1997, artigo 4º:

*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.*

As normas elaboradas pela Autoridade Marítima (NORMAM) devem ser baixadas tanto por decreto regulamentador da presente Lei bem como por meio de portarias normativas proferidas pelo órgão delegado da Autoridade Marítima, especialmente a Diretoria de Portos e Costas (DPC).

O ensino profissional marítimo cabe por lei à DPC, que recebe verba orçamentária específica para esse fim, e aplica através dos Centros de Instrução, CIAGA e CIABA, destinados a formação profissional de aquaviários de modo a habilitá-los ao desempenho de suas funções a bordo.

As vistorias e inspeções são também atribuições da Autoridade Marítima, e estão relacionadas não apenas as normas existentes no ordenamento jurídico nacional, como também aos tratados e convenções internacionais ligados à navegação e ao comércio marítimo internacional. Tais vistorias e inspeções devem consistir também em visitas a bordo para conferir os certificados e documentos pertinentes relacionados a convenções e tratados internacionais tais como a SOLAS, MARPOL, STCW, entre outros. Esse procedimento é realizado por agentes, nos portos, e são chamados Port State Control e Flag State Control.

## **2.5. NORMAM**

As Normas da Autoridade Marítima (NORMAMs), são específicas para a tripulação e as operações das embarcações brasileiras, no entanto constituem peças jurídicas importantes, para a inspeção do trabalho, pois esta fiscalização muitas vezes se dá em conjunto com e é facilitada pela inspeção naval feita pela Marinha.

De autoria da Autoridade Marítima Brasileira, as NORMAMs tem por finalidade assegurar a proteção do meio ambiente e a segurança da navegação. Muitas dessas normas correspondem a convenções internacionais. São elas:

NORMAM 01/DPC - Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto

NORMAM 02/DPC - Embarcações Empregadas na Navegação Interior

NORMAM 03/DPC - Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas

NORMAM 04/DPC - Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras

NORMAM 05/DPC - Homologação de Material

- NORMAM 06/DPC - Reconhecimento de Sociedades Classificadoras para Atuarem em Nome do Governo Brasileiro
- NORMAM 07/DPC - Atividades de Inspeção Naval
- NORMAM 08/DPC - Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras
- NORMAM 09/DPC - Inquéritos Administrativos
- NORMAM 10/DPC - Pesquisa, Exploração, Remoção e Demolição de Coisas e Bens Afundados, Submersos, Encalhados e Perdidos
- NORMAM 11/DPC - Obras, Dragagem, Pesquisa e Lavra de Minerais Sob, Sobre e às Margens das Águas sob Jurisdição Brasileira
- NORMAM 12/DPC - Serviço de Praticagem
- NORMAM 13/DPC - Aquaviários
- NORMAM 14/DPC - Cadastramento de Empresas de Navegação, Peritos e Sociedades Classificadoras
- NORMAM 15/DPC - Atividades Subaquáticas
- NORMAM 16/DPC - Estabelecer Condições e Requisitos para Concessão e Delegação das Atividades de Assistência e Salvamento de Embarcação, Coisa ou Bem em Perigo no Mar, nos Portos e Vias Navegáveis Interiores
- NORMAM 17/DPC - Auxílios à Navegação
- NORMAM 19/DPC - Atividades de Meteorologia Marítima
- NORMAM 20/DPC - Gerenciamento da Água de Lastro de Navios
- NORMAM 21/DPC - Uso de Uniformes da Marinha Mercante Nacional
- NORMAM 22/DPC - Cerimonial da Marinha Mercante Nacional
- NORMAM 23/DPC - Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Embarcações
- NORMAM 24/DPC - Credenciamento de Instituições para Ministrarem Cursos para Profissionais Não-Tripulantes e Tripulantes Não-Aquaviários
- NORMAM 25/DHN - Levantamentos Hidrográficos
- NORMAM 26/DHN - Serviço de Tráfego de Embarcações
- NORMAM 27/DPC - Homologação de Helipontos Instalados em Embarcações e em Plataformas Marítimas
- NORMAM 28/DHN - Navegação e Cartas Náuticas
- NORMAM 30/DPC - Ensino Profissional Marítimo, Volume I - Aquaviários e Volume II - Portuários e Atividades Correlatas.

### **3. A AUTORIDADE MARÍTIMA: SUA ATUAÇÃO NA SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO**

A Autoridade Marítima é de incomensurável importância para a segurança da navegação, pois é ela, a partir de seus órgãos específicos para cada função, que assegura que os navios que estão em águas sob jurisdição brasileira, sendo da bandeira do estado ou não, estejam em conformidade com as leis, tanto nacionais quanto internacionais.

Além de fiscalizar e cobrar o cumprimento, a autoridade marítima também criou normas para assegurar a segurança da navegação que atuarão conjuntamente com as convenções criadas pela IMO com força de lei para a navegação, tais como a SOLAS (Safety Of Life At Sea) e o RIPEAM (Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamento no Mar) que serão tratados a seguir.

#### **3.1. CONTRIBUIÇÃO DA IMO**

##### **3.1.1. SOLAS**

A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar tem por propósito estabelecer os padrões mínimos para a construção de navios, para a dotação de equipamentos de segurança e proteção, para os procedimentos de emergência e para as inspeções e emissão de certificados. É o mais importante tratado sobre a segurança da Marinha Mercante.

A Convenção SOLAS 1974 está atualmente vigente, tendo sido adotada em 1º de novembro de 1974 pela Conferência internacional sobre a segurança da vida humana no mar, convocada pela Organização Marítima Internacional (IMO) e entrou em vigor em 25 de maio de 1980 e foi emendada pelo PROTOCOLO SOLAS 1988 para introdução do Sistema Harmonizado de Vistoria e Certificação (HSSC), passando a ser conhecida desde então como SOLAS 1974/1988.

A primeira versão da SOLAS foi assinada em 1914, consequência direta do acidente com o Titanic. Em 1928 foi adotada a segunda emenda da convenção, em 1948 a terceira e em 1965 a quarta. Em 1974 a SOLAS foi profundamente revista.

Os Estados que tenham adotado a Convenção SOLAS são responsáveis por garantir que os navios sob sua bandeira cumpram com seus requisitos mediante as devidas vistorias e emissões de certificados estabelecidos na Convenção como evidência dessa observância. As

disposições de controle também permitem aos Governos Contratantes a inspecionar navios de outros estados contratantes se houver motivos fundados para crer que o navio e seus equipamentos não cumprem substancialmente com os requisitos da Convenção.

A Convenção SOLAS inclui artigos que estabelecem as obrigações gerais, o processo de alteração e emenda e um anexo estruturado em 12 capítulos.

### **Capítulo I – Disposições Gerais**

Esse capítulo dispõe sobre assuntos gerais e trata sobre a realização de vistorias em embarcações e à emissão de documentos certificando que a embarcação atende aos requisitos da Convenção SOLAS. Este capítulo também fornece às partes contratantes meios de se controlar embarcações de outras partes, desde que estas estiverem em um porto da primeira.

#### **Capítulo II-1 - Construção – Estrutura, Compartimentagem e Estabilidade, Instalações de Máquinas e Elétricas**

Detalha a subdivisão e os requisitos de estabilidade da embarcação. Obriga as embarcações a cumprirem um padrão que irá possibilitá-las a permanecerem flutuando após a ocorrência de certo nível de avaria ao seu casco. Detalha também especificações para as instalações de máquinas e instalações elétricas que desempenham serviços essenciais à segurança da embarcação, de seus passageiros ou da tripulação, de modo que os mesmos continuem a funcionar nas várias situações de emergências.

#### **Capítulo II-2 - Construção – Proteção contra incêndio, detecção de incêndio e extinção de incêndio**

Inclui disposições detalhadas de segurança contra incêndio em todos os navios e medidas específicas para navios de passageiros, de carga e petroleiros, tais como sistema de gás inerte, disponibilidade de extintores de incêndio, uso restrito de materiais de incêndio, entre outros.

### **Capítulo III - Equipamentos salva-vidas e outros dispositivos**

O capítulo inclui requisitos para os dispositivos salva-vidas e procedimentos de salvatagem, incluindo os requisitos para botes salva-vidas, barcos de salvamento e coletes salva-vidas de acordo com o tipo de embarcação. O Código Internacional de Equipamentos Salva Vidas (LSA Code) prevê certos requisitos técnicos obrigatórios, que afirma que todos os dispositivos e equipamentos devem cumprir os requisitos aplicáveis do Código LSA.

### **Capítulo IV – Radiocomunicações**

Este capítulo contém os requisitos funcionais para a transmissão e recepção de alertas de socorro navio para terra e navio para navio e outros, e os compromissos assumidos perante

os Governos Contratantes em relação à prestação de serviços de rádio e instruções relacionadas instalações de rádio, equipamentos de rádio, áreas marítimas, serviços de monitoramento e pessoal de rádio. A Regra 5-1 deste capítulo obriga os Governos Contratantes a assegurar que tomarão as medidas adequadas para registrar as identidades dos sistemas de socorro e segurança (GMDSS) e dos centros de coordenação de salvamento para a obtenção de informação 24 horas por dia.

### **Capítulo V - Segurança da navegação**

Trata da segurança da navegação, tanto dos assuntos operacionais de bordo, quanto dos serviços de navegação que devem ser fornecidos pelos Estados Contratantes. O Capítulo V é o único na SOLAS que já se aplica a todos os navios em todos os tipos de navegação, enquanto os outros capítulos aplicam-se somente a certas classes de navios em viagens internacionais. Esse Capítulo detalha os requisitos para os serviços meteorológicos; derrotas dos navios; serviço de busca e salvamento; tripulação e os requisitos para os comandantes assistiram àquelas que estão em uma emergência.

O capítulo faz valer a obrigatoriedade de Registrador de Dados de Viagem (VDR) e Sistemas de Identificação Automática de navios (AIS).

### **Capítulo VI - Transporte de cargas e de óleos combustíveis**

O Capítulo abrange todos os tipos de carga (exceto líquidos e gases a granel) "que, devido aos seus riscos específicos para os navios ou pessoas a bordo, podem requerer precauções especiais". Os regulamentos incluem requisitos para a estiva, peação e trimagem da carga a fim de que elas não corram e venham a afetar a estabilidade do navio. O capítulo exige que os navios de carga que transportam grãos cumpram o Código Internacional de Grãos.

### **Capítulo VII - Transporte de produtos perigosos**

Este Capítulo refere-se à classificação, embalagem, marcação, etiquetagem, divulgação, documentação e estivagem de mercadorias perigosas. As partes contratantes deverão publicar instruções para classificação, ao nível nacional, dos produtos perigosos.

Com o objetivo de auxiliar os Governos Contratantes, a IMO desenvolveu o Código IMDG (Código Marítimo Internacional de Produtos Perigosos). Este código classifica as substâncias perigosas em nove classes. São estas:

1. Materiais explosivos;
2. Gases;
3. Líquidos inflamáveis;
4. Sólidos inflamáveis;

5. Óxidos e peróxidos orgânicos;
6. Substâncias venenosas;
7. Material Radioativo;
8. Material Corrosivo; e
9. Substancias Diversas.

### **Capítulo VIII - Navios Nucleares**

Apresenta os requisitos básicos para os navios de propulsão nuclear e está particularmente preocupado com o perigo da radiação. Refere-se detalhada e abrangente Código de Segurança para Navios Mercantes Nucleares, que foi adotado pela Assembleia da IMO em 1981.

### **Capítulo IX - Gerenciamento para a operação segura de navios**

O Código Internacional de Gerenciamento e Segurança (ISM Code) para operações seguras e prevenção da poluição foi adotada pela IMO em 1994, dentro do capítulo IX da SOLAS. O Código ISM se tornou obrigatório a partir de julho de 1998 para navios de passageiros e navios tanques, e vigora, a partir de julho de 2002, para todos os tipos de navios e unidades MODU de 500 toneladas de arqueação bruta (AB) ou mais. Ele exige que o operador de uma embarcação estabeleça um “Sistema de Gerenciamento de Segurança” (SGS), o qual estabelece e implementa uma política para se atingir os objetivos de: práticas seguras nas operações de bordo; um ambiente e trabalho seguro; salvaguarda contra todos os riscos identificados; e de uma melhoria contínua das habilidades de gerenciamento da segurança do pessoal, incluindo a sua preparação para as diversas situações de emergência.

### **Capítulo X - Medidas de segurança para embarcações de alta velocidade**

O capítulo faz obrigatório o Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade (Código HSC).

### **Capítulo XI-1 - Medidas especiais para intensificar a segurança marítima**

São adotadas medidas de segurança para intensificar a segurança marítima bem como requisitos para pesquisas avançadas, esquema de número de identificação do navio e supervisão pelo Estado do Porto.

### **Capítulo XI-2 - Medidas especiais para intensificar a proteção marítima**

Consagra o Código Internacional de Segurança e Instalações Portuárias (ISPS Code) e requer que os navios, empresas e instalações portuárias entrem em conformidade com ele. Este código foi veementemente solicitado pelo governo americano após os eventos de 11 de

setembro de 2001, quando ocorreu o atentado as torres gêmeas do World Trade Center de New York. É exigido de todos os terminais portuários, o controle de acesso visando minimizar ou impedir o terrorismo.

As novas provisões adotadas são: elaboração de planos de segurança para embarcação, designação de oficial de segurança da embarcação, designação de oficial de segurança da empresa, presença de equipamento de segurança a bordo, elaboração de planos de segurança para instalações portuárias, designação de oficial de segurança para instalações portuárias e equipamentos de segurança nas instalações portuárias.

### **Capítulo XII - Medidas adicionais de segurança para graneleiros**

O capítulo inclui requisitos estruturais para os navios graneleiros com mais de 150 metros de comprimento.

### **3.1.2. RIPEAM**

#### **Evolução histórica do RIPEAM**

O 1º REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR foi estabelecido na Conferência Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar iniciada em Londres, em 17 de maio de 1960.

Alguns anos depois, o RIPEAM de 1960, foi revisto e atualizado durante outra Conferência Internacional realizada em Londres e, concluída em 20 de outubro de 1972.

O novo texto do RIPEAM foi aprovado pelo Brasil, através do Decreto Legislativo nº 77 de 1974, com o novo regulamento vigorando desde 15 de julho de 1977.

#### **Especificações e Definição**

A COLREG (Collision Regulations) ou RIPEAM (Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar) é um tratado amplo e detalhado. É composto por 9 artigos, 5 partes com 38 regras e 4 anexos.

Numa análise superficial, pode-se definir RIPEAM como o conjunto de regras que regula o trânsito de embarcações em mar aberto e em todas as águas a este ligado, no âmbito internacional.

Com efeito, pode-se definir ainda sob a ótica técnico-jurídico, RIPEAM como o conjunto de regras sistemáticas e regulamentares, positivadas internacionalmente pelos países signatários, para que se evite abalroamentos no mar.



O tema admite inúmeros conceitos, eis que estes emanam do íntimo de cada pessoa ligada ao assunto. Por outro lado, as regras constantes do RIPEAM são em sua maioria taxativas, não admitindo interpretações mais extensas.

Seus nove artigos fornecem obrigações genéricas criadas pela convenção, como, por exemplo, ratificação, entrada em vigor, denúncia, revisão da conferência, etc.

As regras da convenção se aplicam a todas as embarcações de alto mar e em todas as águas ligadas a estas que forem navegáveis por embarcações oceânicas. A convenção define “embarcação” amplamente a fim de incluir tudo o que se move na água, incluindo embarcações sem descolamento e hidroaviões, ou qualquer outro tipo de artifício usado ou possível de ser usado como meio de locomoção na água.

Das cinco partes, a parte A trata de generalidades. A parte B contém informações detalhadas sobre as regras de governo e navegação abordando assuntos relacionados à condução das embarcações em qualquer condição de visibilidade (seção I), condução das embarcações tendo outra no seu visual (seção II) e a condução das embarcações em visibilidade restrita (seção III). A parte C prescreve o uso detalhado de luzes e marcas, assim como especificado no anexo I da convenção. A parte D fornece regras para os sinais sonoros e luminosos em visibilidade restrita e sinais para chamar a atenção. A parte E cobre algumas isenções permitidas sob certas condições.

Os Anexos são os seguintes:

- Anexo I – posicionamento e detalhes técnicos de luzes e marcas;
- Anexo II – sinais adicionais para embarcações de pesca engajadas na pesca nas proximidades;
- Anexo III – detalhes técnicos dos dispositivos para emissão de sinais sonoros; e
- Anexo IV – sinais de socorro.

## 4. A AUTORIDADE MARÍTIMA E A PROTEÇÃO DO MEIO AMBIENTE

A proteção do meio ambiente é também preocupação da Autoridade Marítima e da comunidade marítima internacional, portanto, é cobrada através dos estabelecidos em leis nacionais tais como Lei nº 9966/00 (Lei do óleo), Lei de crimes ambientais, Política Nacional do Meio Ambiente e Norma da Autoridade Marítima (NORMAM) sobre o gerenciamento de água de lastro de navios (NORMAM 20). Além disso, a IMO também contribuiu para os fins de preservação do meio ambiente através de suas convenções.

### 4.1. CONTRIBUIÇÃO DA IMO

#### 4.1.1. MARPOL

A poluição por óleo nos mares só foi reconhecida como um problema em meados do século XX, época em que vários países introduziram regras para controlar descargas de óleo/efluentes oleosos dentro de suas águas territoriais. Em 1954, o Reino Unido organizou uma conferência sobre poluição por óleo, a qual resultou na adoção de uma Convenção Internacional para Prevenção de Poluição do Mar por Óleo (OILPOL), que passou a ser de responsabilidade da IMO, logo em seguida a sua criação em 1958.

Em 1967 o navio petroleiro TORREY CANYON encalhou enquanto navegava pelo Canal Inglês, ocasionando o vazamento de 120.000 t de óleo cru diretamente ao mar. O acidente levantou questões sobre medidas que 27 deveriam ter sido adotadas para prevenir a poluição por óleo oriunda de navios, e também expôs deficiências nos sistemas existentes para prover compensação após acidentes no mar.



Fig. 4 – Navio Tanque Torrey Canyon

Primeiro, a IMO convocou uma sessão extraordinária do seu conselho, o qual elaborou um plano de ação envolvendo aspectos legais e técnicos para o acidente com o navio TORREY CANYON. Então, a IMO decidiu em assembléia no ano de 1969 convocar uma Conferencia Internacional para o ano de 1973 para preparar um Acordo Internacional apropriado para impor restrições para contaminação de mares, terra e ar por navios.

Ao mesmo tempo, em 1971, a IMO adotou adicionalmente as regras da Convenção OILPOL de 1974 para aumentar a proteção da grande barreira de corais da Austrália e também limitar o tamanho de navios petroleiro, minimizando com isso o montante de óleo que poderia vazar no caso de uma colisão ou encalhe.

Finalmente, na Conferência Internacional da IMO em 1973, a Convenção MARPOL foi então adotada. Embora fosse reconhecido por todos que as poluições acidentais causavam grande impacto em termos ambientais, a Conferência considerou também que a poluição originada nas operações rotineiras ainda era uma grande ameaça em termos de meio ambiente. Como resultado, a Convenção MARPOL de 1973 incorporou muitos requisitos da Convenção OILPOL 1954 (Reino Unido) no seu Anexo I que trata de Poluição por Óleo.

Entretanto, posteriormente a IMO também reconheceu a existência de outras formas de poluição oriundas de navios e com isso outros anexos técnicos foram elaborados, abrangendo produtos químicos, substâncias perigosas transportadas embaladas, esgoto sanitário e resíduos sólidos.

A Convenção MARPOL foi adotada em 2 de novembro de 1973 pela IMO e abrange a poluição por óleo, produtos químicos, substancias perigosas embaladas, esgoto sanitário e resíduos sólidos. O Protocolo de 1978 foi adotado na Conferência sobre segurança de petroleiros e prevenção de poluição em fevereiro de 1978 em resposta a acidentes ocorridos com navios petroleiros em 1976 e 1977.

Como a Convenção de 1973 não havia entrado em vigor o protocolo de 1978 absorveu os requisitos desta convenção. Desde então este instrumento combinado é chamado de Convenção Internacional para Prevenção de Poluição Marinha 1973/78, entrando em vigor em 2 de outubro de 1983.

O MARPOL contém seis anexos, relacionados com a prevenção das diferentes formas de poluição marinha, por navios:

- Anexo I – Óleo

Abrange a prevenção de poluição causada por óleo de medidas operacionais e também descargas acidentais; alterações de 1992 ao anexo I, tornou obrigatória para navios petroleiros novos, ter casco duplo.

- Anexo II – Substâncias Líquidas Nocivas Transportadas a granel

Cerca de 250 substâncias foram detalhadas como substâncias líquidas nocivas e a descarga é apenas permitida para instalações de recepção, até determinadas concentrações, variando de acordo com a categoria das substâncias.

- Anexo III – Substâncias Prejudiciais Transportadas em forma Empacotada

Contém os requisitos gerais para a emissão de normas detalhadas sobre embalagem, marcação, rotulagem, documentação, estiva, limitações de quantidade, exceções e notificações.

- Anexo IV – Esgoto

Contém os requisitos para controlar a poluição do mar por esgoto, é proibida a descarga de esgoto no mar, exceto quando o navio tem em funcionamento uma estação de tratamento de esgoto aprovado ou quando o navio estiver descarregando esgoto triturado e desinfetado, a uma distância de mais de três milhas náuticas da terra mais próxima; esgoto que não é triturado ou desinfetado tem de ser descarregada a uma distância de mais de 12 milhas náuticas da terra mais próxima.

Em julho de 2011, a IMO adotou as alterações mais recentes da MARPOL anexo IV, deverá entrar em vigor em 1º de Janeiro de 2013. As alterações introduzem o Mar Báltico como uma área especial nos termos do Anexo IV e adicionar novas condições de descarga de navios de passageiros, enquanto em uma área especial.

- Anexo V – Lixo

Lida com diferentes tipos de lixo e especifica as distâncias da terra e da maneira em que eles podem ser eliminados; a característica mais importante do anexo é a proibição total imposta ao lançamento ao mar de todas as formas de plástico.

Em julho de 2011, IMO aprovou alterações extensivas ao Anexo V, que deverão entrar em vigor em 1º de Janeiro de 2013. A versão revista do anexo V proíbe a descarga de todo o lixo no mar, salvo disposição em contrário, sob circunstâncias específicas.

- Anexo VI – Poluição de Ar

Estabelece limites para as emissões de óxido de enxofre e óxido de nitrogênio a partir de exaustão dos navios e proíbe a emissão deliberada de substâncias que destroem o ozônio. Em 2011, após extenso trabalho e debate, a IMO adotou inovadoras medidas obrigatórias

técnicas e operacionais de eficiência que reduzem significativamente a quantidade de emissões de gases de efeito estufa provenientes dos navios; essas medidas foram incluídas no anexo VI e deverão entrar em vigor em 1º de Janeiro 2013.

A MARPOL 73/78 enfatiza a execução de suas diretrizes e exige a proibição das violações aos requisitos da Convenção e o estabelecimento de sanções pela lei da bandeira da embarcação em questão, onde quer que a mesma tenha ocorrido. Além do mais, violações aos requisitos da MARPOL 73/74 dentro da jurisdição de qualquer Parte Contratante da Convenção devem também ser proibidas e sanções estabelecidas sob a lei daquela Parte Contratante.

A MARPOL possibilita a inspeção de um navio sujeito à Convenção em qualquer porto ou em um terminal oceânico com o objetivo de se verificar se o navio executou uma descarga ilegal, mas a Convenção acentua que os navios não podem ser atrasados indevidamente. No caso da ocorrência de um incidente com substâncias nocivas, a Convenção exige que os detalhes de mesmo sejam relatados de acordo com os procedimentos estabelecidos no artigo oito e no protocolo I da mesma.

A MARPOL também especifica que, em alguns portos, instalações para o recebimento de resíduos de óleo ou de misturas oleosas devem ser montadas de modo a servirem às necessidades das embarcações que irão utilizá-las sem causar atraso indevido.

#### 4.2. LEI DO ÓLEO



Fig. 5 – Derramamento de óleo na Bacia de Campos

A Lei nº 9966, de 28 de abril de 2000, é um importante documento legal voltado para a questão ambiental no transporte marítimo. Ela trata sobre a prevenção, o controle e a

fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional. A mesma estabelece ainda os princípios básicos a serem obedecidos na movimentação de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em portos organizados, instalações portuárias, plataformas e navios.

Consta em tal lei que todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá obrigatoriamente de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate da poluição, observadas as normas e critérios estabelecidos pelo órgão ambiental competente. Além disso, os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas. No caso de áreas onde se concentrem portos organizados, instalações portuárias ou plataformas, os planos de emergência individuais serão consolidados na forma de um único plano de emergência para toda a área sujeita ao risco de poluição, o qual deverá estabelecer os mecanismos de ação conjunta a serem implementados. A consolidação dos planos de emergência, já citados, é dado pelo órgão ambiental competente.

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

O Capítulo IV da Lei 9.966/2000, que trata da descarga de óleo, substâncias nocivas ou perigosas, esgoto sanitário e lixo, estabelece em seus artigos 15, 16 e 17 que é proibida a descarga desses resíduos em águas sob jurisdição nacional, exceto se atendidas cumulativamente as seguintes premissas:

- I - A situação em que ocorrer o lançamento enquadre-se nos casos permitidos pela MARPOL 73/78;
- II - O navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível e
- III - Os procedimentos para descarga sejam devidamente aprovados pelo órgão ambiental competente.

Entretanto, poderá ser excepcionalmente tolerada a descarga acima citada, para salvaguarda de vidas humanas, pesquisa ou segurança de navio.

Além disso, é estabelecido também na Lei do óleo, capítulo VI, art27, que a autoridade marítima é responsável pelo cumprimento dessa lei, e o faz por intermédio de suas organizações competentes, com as seguintes atribuições:

- a) fiscalizar navios, plataformas e suas instalações de apoio, e as cargas embarcadas, de natureza nociva ou perigosa, atuando os infratores na esfera de sua competência;
- b) levantar dados e informações e apurar responsabilidades sobre os incidentes com navios, plataformas e suas instalações de apoio que tenham provocado danos ambientais;
- c) encaminhar os dados, informações e resultados de apuração de responsabilidades ao órgão federal de meio ambiente, para avaliação dos danos ambientais e início das medidas judiciais cabíveis;
- d) comunicar ao órgão regulador da indústria do petróleo irregularidades encontradas durante a fiscalização de navios, plataformas e suas instalações de apoio, quando atinentes à indústria do petróleo;

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a pesquisa elaborada acerca dos assuntos referentes à segurança da navegação e prevenção do meio ambiente marinho, fica constatado que vários são os meios que órgãos nacionais e internacionais usam para assegurar um melhor aproveitamento dos recursos e de maneiras cada vez mais seguras. A Autoridade Marítima se faz necessária para que dentro de um país as leis ambientais e leis de segurança do tráfego aquaviário (LESTA) e as convenções da IMO sejam efetivamente respeitadas.

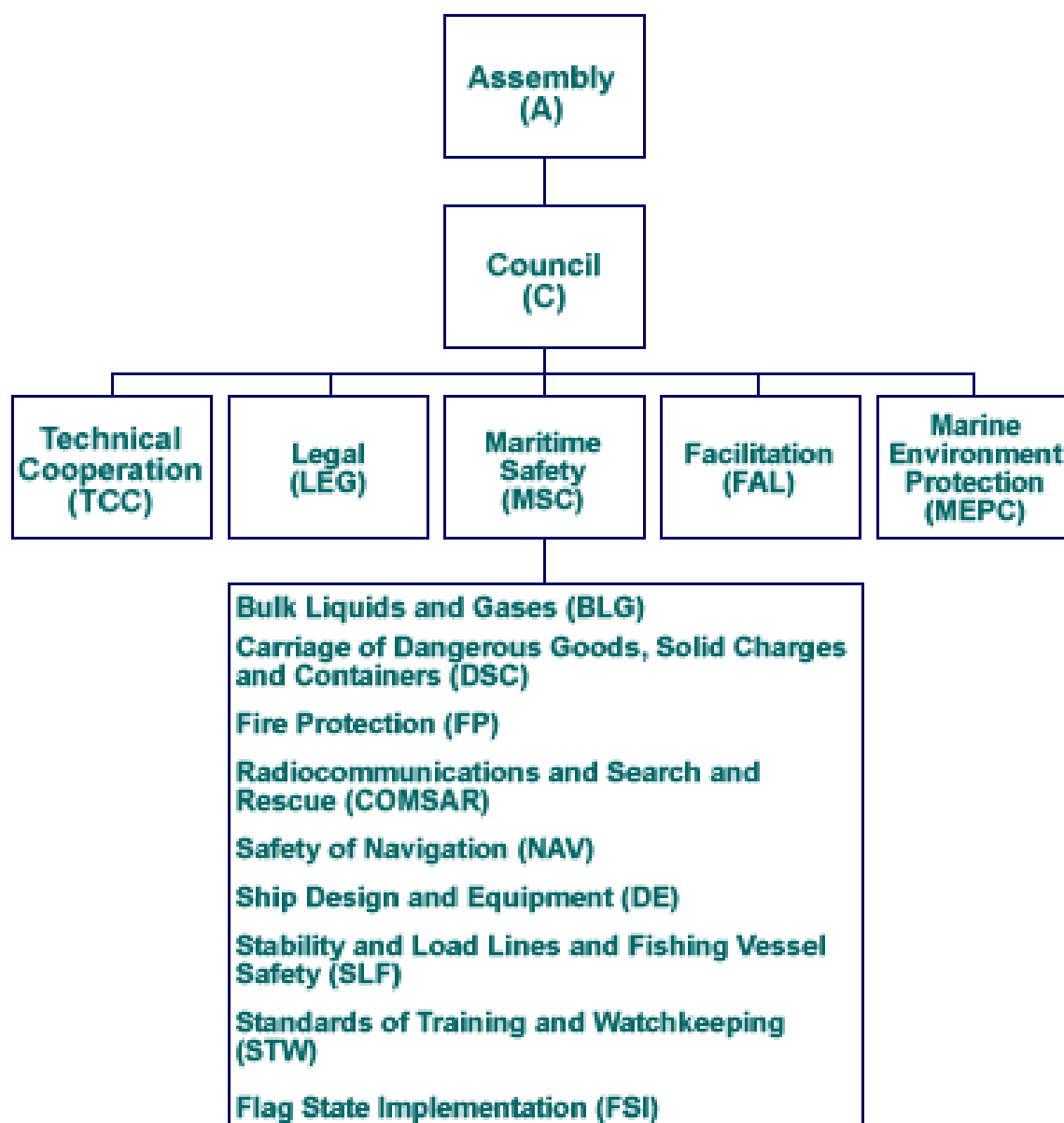
É notório que muitos acidentes já ocorreram na indústria da navegação, causando prejuízos a vidas humanas e marinhas, mas a partir de inflexíveis fiscalizações a serem realizadas pelos órgãos competentes, espera-se que as embarcações entrem cada vez mais em conformidade com o que é previsto por leis e convenções e assim estejam cada vez mais aptas a realizar uma navegação segura.

Nos oceanos, a quantidade cada vez maior de embarcações em constante operação causa certo desgaste, porém, o aproveitamento pode ser muito menos devastador ao ambiente marinho se forem seguidas as determinações feitas com a finalidade de preservação pela poluição por óleo ou por qualquer outra substância nociva ao ecossistema.

Em suma, a Autoridade Marítima é a principal responsável pela segurança da navegação, em relação a segurança da vida humana no mar e a proteção do meio ambiente, de modo que todos os países devem estabelecer que sua Autoridade competente exerça suas funções para atingir o objetivo comum de segurança no mar e proteção dos recursos naturais e fauna marítima.

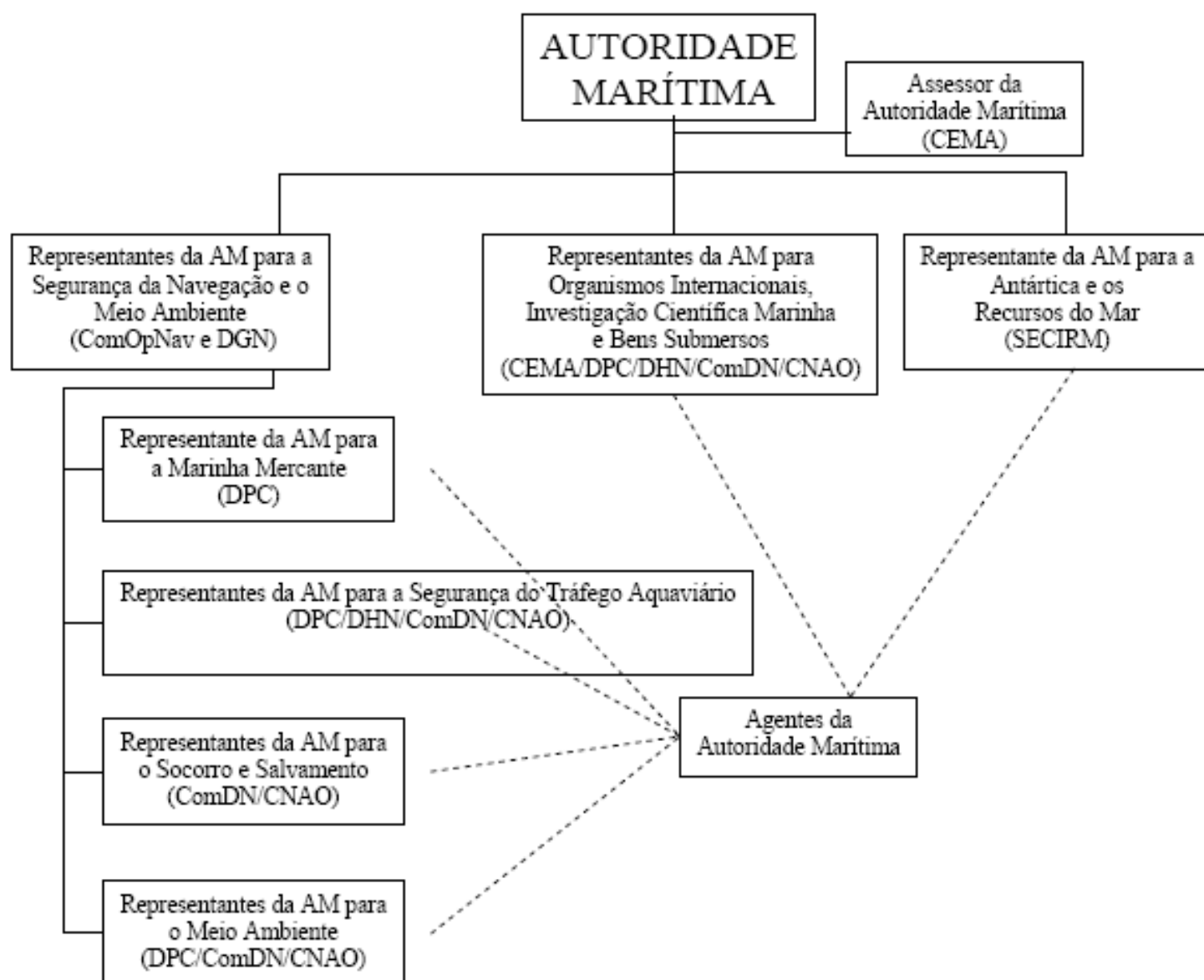


## ANEXO A – ORGANOGRAMA DA IMO

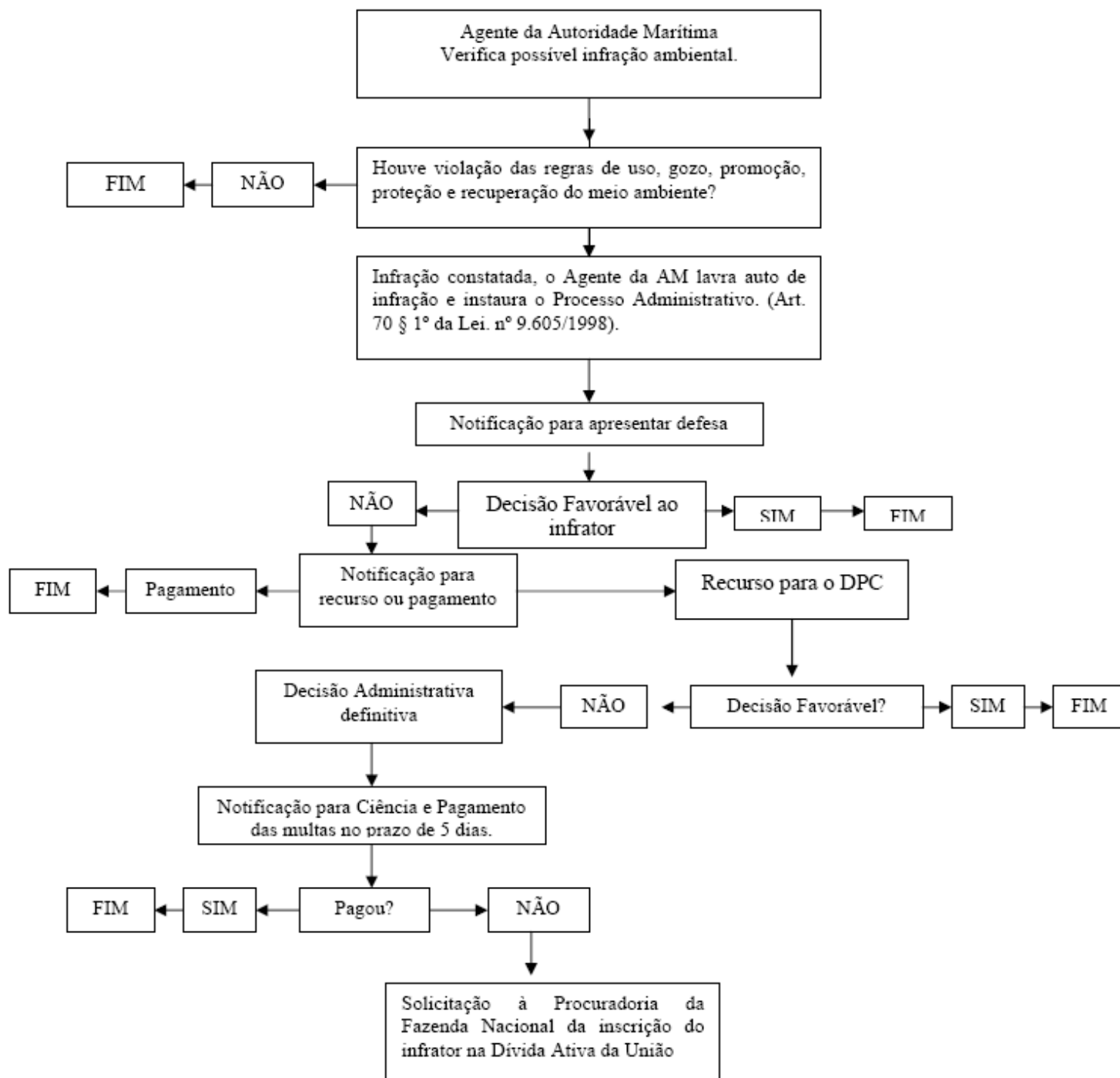


**BLG and FSI are subsidiary to MEPC for pollution aspects**

## ANEXO B – ORGANOGRAMA DA AUTORIDADE MARÍTIMA



## ANEXO C – FLUXOGRAMA DA FISCALIZAÇÃO



(Fonte: NORMAM 20/DPC)

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. LEBRE, Eduardo Antonio Temponi. O Direito Marítimo e os órgãos da autoridade marítima. In: Âmbito Jurídico, Rio Grande, 71, 01/12/2009 [Internet]. Disponível em [http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=6992](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6992), acessado em 20/06/2012.
2. MACHADO, P.A.L. Direito Ambiental Brasileiro. São Paulo: Malheiros, 2000, 797.
3. MACIEL, Marcelo de Freitas. Gestão de resíduos sólidos gerados por navios e terminais de containeres: O caso do porto do rio de janeiro. 2005. 124 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental). Centro de Tecnologia e Ciências. Faculdade de Engenharia. Departamento de Engenharia Sanitária e do Meio Ambiente. Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ. 2005.
4. MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. Superintendência da Segurança do Tráfego Aquaviário. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. **Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário.**
5. MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. NORMAM 20. Disponível em: [https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N\\_20/normam20.pdf](https://www.dpc.mar.mil.br/normam/N_20/normam20.pdf), acessado em 17/07/2012
6. [https://www.dpc.mar.mil.br/normam/tabela\\_normam.htm](https://www.dpc.mar.mil.br/normam/tabela_normam.htm), acessado em 14/07/2012
7. ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA MUNDIAL (IMO). Convenção Internacional Para Salvaguarda Da Vida Humana No Mar (SOLAS). Disponível em [https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/SOLAS\\_indice-2012\\_2.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/SOLAS_indice-2012_2.pdf). Acessado em 18/07/2012.
8. ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA MUNDIAL (IMO). Convenção Internacional Para A Prevenção Da Poluição Por Navios (MARPOL). Disponível em <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/MARPOL73-78p.pdf> Acessado em 23/07/2012.
9. ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA MUNDIAL (IMO). Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamento No Mar (RIPEAM). Disponível em [https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/Ripeam\\_Colreg\\_consolidada\\_com\\_e\\_md\\_Dez2009.rev\\_.pdf](https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/Ripeam_Colreg_consolidada_com_e_md_Dez2009.rev_.pdf) Acessada em 01/08/2012. Acessado em 19/07/2012.
10. <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>. Acessado em 18/07/2012.