

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC JERONYMO MOREIRA GOMES

**A POLUIÇÃO MARINHA E O SEU PROCESSO DE SECURITIZAÇÃO:  
uma análise das atribuições legais da Autoridade Marítima brasileira**

Rio de Janeiro

2022

CC JERONYMO MOREIRA GOMES

A POLUIÇÃO MARINHA E O SEU PROCESSO DE SECURITIZAÇÃO:  
uma análise das atribuições legais da Autoridade Marítima brasileira

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CMG (FN) (RM1) Wagner da Silva Reis.

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2022

## AGRADECIMENTOS

Aos meus pais Tania Moreira Gomes e José Mario Gomes por tudo que fizeram por seus dois filhos. Agradeço por todo exemplo de força de vontade, alegria e amizade. Apesar dos longos anos que já não compartilhamos do mesmo modo, por força do chamado ao dever, sempre senti total acolhimento e segurança no amor de vocês. Agora estou aqui para cuidar de vocês no que precisarem. Também agradeço ao meu irmão que muito influenciou em minha trajetória. Também senti sua falta durante todos esses anos. Agradeço as palavras sempre amigas e incentivadoras. Ao meu amado “filote”, Jeronymo, minha feliz missão atribuída por Deus. Mesmo com apenas 8 anos de idade, já vem demonstrando uma enorme sensibilidade em entender os momentos em que eu não pude lhe dar a devida atenção. Até mesmo as suas interrupções foram perfeitas, ao fazê-las com a exata duração de aliviar os momentos tensos sem deixar de dar seu recado, demonstrando que ele estava ali comigo. De alguma forma, espero poder servir de bom exemplo em sua vida. Dedico este trabalho a você. À minha esposa Rachel, companheira e mãe, sempre a zelar por tudo o que me cerca, muitas e muitas vezes tendo que assumir sozinha diversas responsabilidades cotidianas. Arquiteta eficaz de nosso lar. Sem você, não seria possível chegar a esse ponto. À sua grandeza, o meu justo reconhecimento.

À Marinha do Brasil, onde fiz grandes amigos, pude ver e rever diversos lugares do mundo e de ser quem eu sou hoje. As vivências da carreira foram fonte de inspiração na elaboração deste estudo. Em especial, agradeço ao meu orientador, CMG (RM1 FN) Wagner da Silva Reis, com quem muito aprendi, pela motivação e confiança transmitidas, que me permitiram seguir em frente, no andar desse caminho.

Por fim, a Deus.

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.

- Constituição Federal Brasileira, Art. 225.

## RESUMO

O debate sobre o meio ambiente, em meio ao seu processo de securitização, o coloca em uma posição de destaque dentro das discussões pertencentes à agenda da Segurança Nacional. A importância da proteção e preservação ambiental, no contexto global, está associada com a garantia da sobrevivência da raça humana. O propósito deste trabalho é compreender de que forma as questões ambientais podem influenciar a evolução da Política Nacional de Defesa, sob a ótica da moldura legal do uso do mar, utilizando por base os eventos ocorridos no derramamento de óleo de 2019 no Nordeste brasileiro. Partindo dos conceitos de segurança e securitização, de Waever (1993) e Buzan (1998), chegou-se ao conceito da segurança ambiental. Nessa categoria, as políticas de defesa e do meio ambiente se fundem, para garantir a qualidade dos recursos naturais de um Estado. Assim, nesse contexto, observa-se a implementação de planos de contingência com ações coordenadas entre diversos órgãos como a Marinha do Brasil, Ibama e Agência Nacional do Petróleo, entre outras instituições governamentais ou não. Uma vez posta a relação entre a moldura legal, afeta ao uso e à preservação do mar, e a condução da crise do óleo pelo Grupo de Acompanhamento e Avaliação, chefiado pela Marinha do Brasil, conclui-se que houve aderência entre as atividades desenvolvidas na crise, sem deixar de considerar a construção do discurso da segurança ambiental que mobilizou a opinião pública, facilitando assim a transposição de qualquer barreira em implementar todos os recursos necessários para mitigar os efeitos nocivos daquela tragédia.

**Palavras-chave:** Securitização. Segurança Ambiental. Derramamento. Planos de Contingência. Política Nacional de Defesa.

## LISTA DE ABREVIATURAS

ABCP –	Associação Brasileira de Cimento Portland
AIS –	<i>Automatic Identification System</i>
AJB –	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ANP –	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
Cenpes –	Centro de Pesquisa e desenvolvimento Leopoldo Américo Miguez de Mello
Cismar –	Centro Integrado de Segurança Marítima
CNUDM –	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
EB –	Exército Brasileiro
EPI –	Equipamento de Proteção Individual
EUA –	Estados Unidos da América
FAB –	Força Aérea Brasileira
GAA –	Grupo de Acompanhamento e Avaliação
IBAMA –	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais
ICMBio –	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
IEAPM –	Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira
INPE –	Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais
Leplac –	Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
Marpol –	Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios
MB –	Marinha do Brasil
MMA –	Ministério do Meio Ambiente
NORMAM –	Normas da Autoridade Marítima

ONU –	Organização das Nações Unidas
PEM –	Plano Estratégico da Marinha
PF –	Polícia Federal
PNC –	Plano Nacional de Contingência
PND –	Política Nacional de Defesa
PNMA –	Política Nacional do Meio Ambiente
PNUD –	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
OMI	Organização Marítima Internacional
Sisnama –	Sistema Nacional do Meio Ambiente
SisGAAz –	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
Sistram –	Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo
Snic –	Sindicato Nacional da Indústria do Cimento
ZEE –	Zona Econômica Exclusiva

## LISTA DE FIGURA

FIGURA 1 - Esquema do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz). ....	52
---	----



## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	9
<b>2</b>	<b>A SECURITIZAÇÃO DO MEIO AMBIENTE</b> .....	12
2.1	O CONCEITO DE SECURITIZAÇÃO.....	12
2.2	A SEGURANÇA AMBIENTAL.....	14
2.3	O OBJETO DA SEGURANÇA AMBIENTAL.....	15
2.4	POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS NACIONAIS DE DEFESA DO MEIO AMBIENTE.....	17
2.5	CONSIDERAÇÕES SOBRE A SECURITIZAÇÃO DO MEIO AMBIENTE .....	20
<b>3</b>	<b>A MOLDURA LEGAL NA SECURITIZAÇÃO DO MEIO AMBIENTE</b> .....	22
3.1	A CONSTITUIÇÃO DO MAR .....	22
3.2	DE QUE SEGURANÇA TRATA A CONVENÇÃO DA JAMAICA? .....	23
3.3	OS AGENTES DA SEGURANÇA AMBIENTAL .....	26
3.4	A ATUAÇÃO DOS ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS PELA PRESERVAÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO .....	29
3.5	O GERENCIAMENTO COSTEIRO BRASILEIRO .....	30
3.6	O PLANO NACIONAL DE CONTINGÊNCIA.....	32
3.7	CONSIDERAÇÕES SOBRE A MOLDURA LEGAL AFETA AO MEIO MARINHO .....	33
<b>4</b>	<b>O DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO NORDESTE BRASILEIRO EM 2019</b> .....	35
4.1	AS MEDIDAS INICIAIS ADOTADAS.....	35
4.2	DAS INVESTIGAÇÕES .....	41
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	45
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	48
	<b>ANEXO</b> .....	52

## 1 INTRODUÇÃO

Em agosto de 2019, manchas de óleo surgiram aleatoriamente nas praias nordestinas, sendo avistadas por banhistas. Tal substância, de origem desconhecida e com aparência de pequenas bolhas escuras, podia ser encontrada ao longo da orla nas áreas afetadas. O panorama, rapidamente, tornou-se alarmante, trazendo consigo um forte impacto à rotina dos locais, principalmente daqueles que vivem do mar.

O cenário replicou em várias outras praias do litoral da Região Nordeste, fazendo com que o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e a Marinha do Brasil (MB) iniciassem as articulações necessárias diante da situação.

O Ibama estabeleceu, no início de setembro, seu Posto de Comando nas áreas atingidas, primeiramente em Natal (RN), Brasil. A MB, de forma coordenada com o Ibama e outros órgãos, mobilizou os Distritos Navais com jurisdição nas áreas afetadas, empregando sua ramificação de Capitania dos Portos, Delegacias e Agências subordinadas, assim como seus navios para fazerem frente aos efeitos nocivos das manchas de óleo.

A análise do material coletado foi realizada pelo Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM), da MB, e pelo Centro de Pesquisa e Desenvolvimento Leopoldo Américo Miguez de Mello (Cenpes), pertencente à Petrobras. Entendeu-se que o óleo que atingia diversos pontos do litoral brasileiro possuía a mesma origem em virtude de sua característica química semelhante.

Um fator complicador na definição da plataforma de origem do vazamento foi a descoberta de que as manchas de óleo derivavam no mar submersas; dessa forma, eram visíveis apenas próximas à praia. Em decorrência do acionamento do Grupo de Acompanhamento e Avaliação (GAA), três dias após o surgimento das primeiras manchas, em

dois de setembro de 2019, demonstrou-se, naquele primeiro momento, uma reação inicial proporcional e suficiente à quantidade de óleo que atingiu as praias, porém, as ocorrências evoluíram em duas grandes ondas, afetando um dos nossos maiores patrimônios, a Amazônia Azul<sup>1</sup>.

O propósito deste trabalho é analisar como as questões que envolvem a defesa do meio ambiente encontram respaldo na moldura legal relacionada às obrigações do Estado em defender o bem-estar coletivo nesse campo. Para atingir tal propósito, após essa introdução, o segundo capítulo abordará o movimento internacional de securitização das questões ambientais, o qual solidifica o argumento para o uso de todos os recursos disponíveis à mitigação dos efeitos nocivos da poluição ao meio ambiente, uma vez que tal ameaça se torna real e iminente por meio de um discurso construído sobre segurança ambiental.

No terceiro capítulo, será identificada a legislação referente às atribuições que possuem os órgãos competentes na defesa e preservação do meio ambiente. Ao conectar a moldura legal citada ao derramamento de óleo no Nordeste brasileiro, cabe destaque a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), documento de maior alcance no contexto internacional, detendo a missão de regulamentar o uso pacífico e sustentável dos oceanos.

O quarto capítulo descreve as atividades conduzidas no combate às manchas de óleo conduzidas pelo GAA, chefiado pela MB. Além disso, traz os elementos resultantes das investigações conduzidas e as medidas adotadas. Finalmente, o quinto capítulo apresentará, a partir do exame das evidências percorridas, uma conclusão sobre a existência de aderência

---

<sup>1</sup> A Amazônia Azul é um conceito político-estratégico que vem sendo divulgado pela MB, com o objetivo de alertar a sociedade e demais instituições nacionais sobre a importância desse espaço marítimo e fluvial sob jurisdição nacional, à luz dos direitos e deveres estabelecidos na Terceira Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar (BRASIL, 2020).

entre a leis que regulamentam a proteção e defesa do meio ambiente marinho e as ações conduzidas pelos órgãos competentes, considerando o caso do derramamento de óleo no Nordeste brasileiro em 2019.

## 2 A SECURITIZAÇÃO DO MEIO AMBIENTE

Ao verificar o processo de securitização e a sua importância na proteção do meio ambiente marinho, deve-se compreender primeiro o conceito de segurança que, ao longo das décadas que se seguiram à Segunda Guerra Mundial, 1939 a 1945, influenciaram diversos Estados, e a forma como estes conduziam suas prioridades relacionadas à defesa. Especificamente, aspectos da segurança ambiental serão abordados de forma a demonstrar os impactos socioeconômicos que os riscos de poluição ao meio ambiente marinho representam. Desse jeito, tal questão posiciona-se no mais alto nível da pauta das políticas e estratégias voltadas para a defesa dos interesses de um Estado.

### 2.1 O CONCEITO DE SECURITIZAÇÃO

A teoria da securitização tem sido muito utilizada como ferramenta de análise para se estudar a inclusão de novas ameaças ao Estado e ao sistema internacional no discurso diplomático-militar de diversos países. Securitização é o processo por meio do qual uma questão da vida social passa a ser tratada como algo acima da política, das práticas políticas institucionais ou como uma forma especial dela.

Segundo Barry Buzan, Ole Waver e Jaap de Wilde (1998), haveria uma espécie de escala partindo do não politizado, quando a questão não é alvo de debate público ou atenção do Estado, passando pelo politizado, quando políticas públicas e decisões passam a ser destinadas para a resolução desse problema; e chegando, finalmente, ao espectro da securitização. Passa, então, a ser apresentada como uma ameaça existencial ao Estado ou a

um aspecto interno, como grupos populacionais e cultura; ou externos, como o sistema econômico internacional e o meio ambiente (BUZAN; WAVER; WILDE,1998).

Neste último espectro da escala, ainda haveria uma variação, que iria da segurança, passando pela securitização, e chegaria à institucionalização, quando o processo já teria sido normalizado e passado a fazer parte do discurso político padrão (BUZAN; WAVER; WILDE,1998).

Nesse processo, o problema é retirado da esfera político-institucional comum e é transferido para o conturbado campo das políticas de segurança, no qual o ator da securitização requer medidas emergenciais – podendo incluir medidas de exceção e práticas inconstitucionais – em nome da contenção e do fim dessa ameaça supostamente existencial. A respeito dessa última parte, os autores atentam para o fato de que o problema se torna uma questão de segurança – não necessariamente porque existe uma ameaça existencial real, mas porque o problema é apresentado como tal para a sociedade (BUZAN; WAVER; WILDE,1998).

Assim, evidenciando sua veia construtivista, a Escola de Copenhague<sup>2</sup> sustenta que a securitização é feita por meio de um discurso, de tal forma que o problema não precisa ser de fato uma ameaça existencial, ele só precisa ser construído e apresentado como tal:

“O que é então a segurança? Com a ajuda da teoria da linguagem, podemos considerar a “segurança” como um ato de fala. Nesse uso, a segurança não interessa como signo que remete a algo mais real; o próprio enunciado é o ato. Ao dizê-lo, algo é feito [...] Ao proferir “segurança”, um representante do estado move determinado desenvolvimento para uma área específica e, assim, reivindica um direito especial de usar quaisquer meios necessários para bloqueá-lo”<sup>3</sup> (WAEVER, 1995, p.55, tradução nossa).

---

<sup>2</sup> No âmbito das relações internacionais, o conceito (securitização) é ligado à Escola de Copenhague e é visto como uma síntese do construtivismo e do realismo político clássico em suas abordagens (WILLIAMS, 2003).

<sup>3</sup> “*What then is security? With the help of language theory, we can regard “security” as a speech act. In this usage, security is not of interest as a sign that refers to something more real; the utterance itself is the act. By saying it, something is done [...] By uttering “security” a state representative moves a particular development into a specific area, and thereby claims a special right to use whatever means are necessary to block it*”.

Diante dessa condição, pode-se afirmar que a securitização se dá mediante um processo de senso comum na construção de entendimentos sobre o contexto de uma situação. Além disso, um mesmo assunto pode ser tratado com viés de securitização com intensidades diferentes dependendo do país.

Um dos maiores exemplos de securitização bem-sucedida foi observado pelo mundo inteiro nos Estados Unidos da América (EUA), quando o assunto é terrorismo. Com um discurso construído pelo próprio governo norte-americano, que alegava que o terrorismo era uma ameaça existencial para a segurança de toda a população estadunidense e que atentados, como o do 11 de setembro de 2001, passariam a ser rotineiros caso algo não fosse feito a respeito e, por último, com o material visual das aeronaves chocando-se com o *World Trade Center*, e deste caindo, e de diversas pessoas se atirando dele, sendo repetidas incansavelmente por inúmeros canais de televisão, o movimento securitizador alcançou o seu propósito.

## 2.2 A SEGURANÇA AMBIENTAL

A principal questão relacionada à segurança ambiental é o impacto da degradação ambiental. Por outro lado, o termo segurança possui seu entendimento mais fortemente estabelecido quando associado à defesa militar. Assim, a segurança ambiental encontra-se diretamente ligada à ideia de segurança do fator humano.

Entre as principais ameaças à segurança humana esboçadas pelo PNUD em seu relatório divulgado em 2020, está o desenvolvimento sustentável do meio ambiente. Daí a ênfase dada às consequências de tal processo de degradação do meio para o indivíduo e, por extensão, para a coletividade.

Conceitos como escassez de recursos e sustentabilidade mobilizaram com sucesso a preocupação pública. Sob essa ótica, é possível afirmar que não são os desastres reais, mas suas previsões que levam à securitização. No entanto, quando essas questões são tratadas por instituições governamentais, são incluídas em uma agenda com importância secundária dentro do contexto político mais amplo (BUZAN; WAVER; WILDE,1998).

Alguns analistas descrevem a segurança ambiental como segurança máxima; outros definem como uma poluição da segurança propriamente dita. Mas as tentativas de securitizar os valores ambientais têm uma história muito curta em comparação com o que pode ser visto em relação aos outros setores como o econômico, o social e o político (BUZAN; WAVER; WILDE,1998).

Ainda é indeterminado que tipos de estruturas políticas as preocupações ambientais irão gerar. Até agora, comunidades epistêmicas, movimentos sociais, departamentos governamentais e organizações internacionais emergiram do discurso ambiental, mas é difícil dizer se esses grupos representam apenas o começo ou o auge desse desenvolvimento – especialmente em razão das flutuações na ameaça ambiental. Contudo, é possível afirmar que as políticas de segurança ambiental irão exigir ações diretas dos Estados com uma frequência cada vez maior (BUZAN; WAVER; WILDE,1998).

### 2.3 O OBJETO DA SEGURANÇA AMBIENTAL

Ao versar sobre a Segurança Ambiental e a construção do seu discurso politizado que direciona o impacto da degradação ambiental sobre o indivíduo, é necessário identificar de fato aquilo que precisa ser preservado de eventuais intervenções danosas.



Obviamente, desastres concretos como o derramamento de óleo no Nordeste brasileiro exigem ações para mitigar os riscos de ocorrerem novamente. Em geral, a localização geográfica e o nível de bem-estar desempenham papéis decisivos na determinação de sua classificação em importância da degradação daquele meio ambiente (BUZAN; WAVER; WILDE,1998).

Diante disso, o meio ambiente como tal, ou parte estratégica do meio ambiente, é o objeto referencial da segurança ambiental. Esta é uma visão que se inclui entre a relação de itens enquadrados como questões urgentes destinadas a entrar no reino da alta política. As questões ambientais muitas vezes apontam para um futuro não especificado, relativamente remoto e, portanto, não envolvem política de pânico. Presume-se que dificilmente importa se a consequência será agora ou nas próximas eras (BUZAN; WAVER; WILDE,1998).

A problemática de identificar tanto o meio afetado quanto à urgência dos danos tem pautado diversos fóruns internacionais e merece ser analisada em suas distintas frentes, conforme descrito no Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040). A primeira delas é a ocorrência de crimes ambientais que podem ter repercussão prolongada e negativa, como ocorreu no vazamento de óleo na costa brasileira em 2019. O segundo é seu aspecto econômico que identifica, nos desastres ambientais, uma forte ameaça à economia, em virtude da degradação das fontes de arrecadação pelo turismo, pelos custos que impõem à saúde pública ou, ainda, pelas restrições operacionais que geram em determinadas áreas marítimas. O terceiro tem uma dimensão oceanopolítica: o risco crescente de ingerência estrangeira com respaldo de uma opinião pública internacional comprometida com o meio ambiente.

A confecção de planos de contingência antecipadamente não é necessariamente uma forma de securitização, mas a sua execução é. A fase de preparação é como discutir o tamanho de uma brigada de incêndio, da polícia ou do exército, sendo um aspecto da política comum do meio ambiente e de defesa (BUZAN; WAVER; WILDE,1998).

#### 2.4 POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS NACIONAIS DE DEFESA DO MEIO AMBIENTE

A Política Nacional de Defesa (PND), documento condicionante de mais alto nível para o planejamento de ações destinadas à defesa do país, é voltada prioritariamente para ameaças externas, estabelece objetivos para o preparo e o emprego de todas as expressões do Poder Nacional, em prol da Defesa Nacional (BRASIL, 2012).

Analisando os aspectos que afetam a defesa da Pátria, neste trabalho explorados dentro do processo de securitização das questões do meio ambiente, a PND busca harmonizar as iniciativas de todas as expressões do Poder Nacional intervenientes com o tema, visando a melhor aproveitar suas potencialidades e suas capacidades. Tratando da interação e da cooperação com outras atividades que visem a maximizar a capacidade da Defesa Nacional, de forma a garantir que o Estado brasileiro consiga atingir seus objetivos de desenvolvimento, contrapondo-se a quaisquer ameaças à sua soberania e interesses (BRASIL, [2020]).

Mundialmente conhecidos como papéis brancos, os documentos de defesa destacam as ações e prioridades da Defesa, fomentando e qualificando o necessário debate sobre o tema. Tradicionalmente, a contribuição das Forças Armadas vai muito além de sua missão precípua, de defesa do território e da soberania nacionais, incluindo a ocupação e a integração do território, assim como a promoção do desenvolvimento nacional (BRASIL, [2020]).

De acordo com a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), os riscos de degradação da qualidade ambiental são materializados por alterações adversas das características do meio ambiente causadas por poluição, resultantes de atividades que, direta ou indiretamente, prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população; criem condições adversas às atividades sociais e econômicas (BRASIL, 2012).

A PND contribui com a percepção de Segurança Nacional, entendida como a condição que permite a preservação da soberania e da integridade territorial, a realização dos interesses nacionais, a despeito de pressões e ameaças de qualquer natureza, incluindo ambientais. Cabe ressaltar que a defesa do país é indissociável de seu desenvolvimento, na medida em que depende das capacidades instaladas, ao mesmo tempo em que contribui para o aproveitamento e a manutenção das potencialidades nacionais e para o aprimoramento de todos os recursos de que dispõe o Estado brasileiro (BRASIL, 2012).

A PNMA define meio ambiente como o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas. Assim, concorrendo para o entendimento do objeto das questões de Segurança Ambientais abordadas neste trabalho, entendem-se como patrimônio público os recursos ambientais como 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 (BRASIL, 1981).

Um caso que materializa o exposto ocorreu em 2019 quando uma extensão de aproximadamente 2.250 km da Costa Nordeste brasileira foi vítima de uma tragédia sem precedentes, o Derramamento de óleo no Nordeste brasileiro, ainda sem conclusão definitiva

para o caso. Fortes indícios apontam para um ato realizado em águas próximas ao nosso litoral na nossa Zona Econômica Exclusiva (ZEE)<sup>4</sup>.

O mar, desde há muito, impõe desafios à civilização humana, principalmente pelos seus atributos, os quais envolvem fonte de recursos, meio de transporte e intercâmbio; e, por conta de seus atributos, vem incitando interesses e gerando conflitos, que levaram a comunidade internacional a perceber a necessidade de ordenamento jurídico nos oceanos. O Almirante Vidigal<sup>5</sup> explica que cada povo tem sua mentalidade marítima, ou seja, tem sua própria compreensão da dependência do mar para sua sobrevivência (CAMPOS, 2022).

Assim, nesse ambiente, nasceu o conceito político-estratégico de "Amazônia Azul, buscando estimular a mentalidade marítima ao alertar a sociedade brasileira sobre a grande importância do mar para o país, no mesmo ano em que era entregue, à Organização das Nações Unidas (ONU), o primeiro relatório produzido pelo Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac), apresentando a extensão dos espaços marítimos em benefício do Brasil (CAMPOS<sup>6</sup>, 2022).

Correlacionado com a Amazônia, região conhecida por todos e com sua importância comprovada, o referido conceito teve o propósito de alertar a população e governantes para a imensa e rica área marítima também sob jurisdição do Brasil e importante do ponto de vista estratégico e a necessidade de se ter uma Marinha capaz de proteger os interesses nacionais relacionados ao mar (CAMPOS, 2022).

---

<sup>4</sup> A zona econômica exclusiva é situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico específico estabelecido na presente Parte, segundo o qual os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes da presente Convenção.

<sup>5</sup> O almirante Vidigal (1928-2009) se notabilizou tanto pela carreira dentro da Marinha, quanto pelas atividades acadêmicas, no âmbito do Núcleo de Estudos Estratégicos da USP e do Centro de Estudos de Política e Estratégia da EGN. É de sua autoria as obras A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro (1985), Conflito no Atlântico Sul (1985), Amazônia Azul: o mar que nos pertence (2006) e Guerra no mar (2009).

<sup>6</sup> Almirante de Esquadra Marcelo Francisco **Campos**, Secretário-Geral da Marinha.

Adicionalmente, quanto aos recursos vivos disponíveis na ZEE, verifica-se que, no Oceano Atlântico, são capturadas, anualmente, mais de 600 mil toneladas de atuns e espécies correlatas, equivalentes ao valor de US\$ 4 bilhões. Ainda que a participação nesse mercado seja reduzida, em função da obsolescência da frota pesqueira, tem-se um potencial a ser preservado e disputado, pois constitui-se em uma importante fonte de divisas para o país (CAMPOS, 2022).

O PEM 2040 destaca o escasseamento de recursos vivos e não vivos nos espaços marítimos, apontando para a necessidade de alcançar o equilíbrio pela via do ordenamento, tendo isso como meta. Para tal, o gerenciamento do espaço costeiro se faz necessário, orientando e harmonizando as diversas ações sustentáveis que podem ser feitas no mar — como a exploração da biotecnologia, geração de energias limpas, aquicultura, turismo, esportes náuticos e lazer.

O Poder Marítimo deve prover uma ampla defesa que atenda aos interesses marítimos nacionais. Somado a isso, a clássica defesa naval também deve garantir a segurança contra ilícitos e o largo espectro de ameaças. Da mesma forma, deve salvaguardar a vida humana no mar e contribuir para a proteção do meio ambiente. Portanto, tal capacidade é primordial para um Poder Marítimo sustentável e respeitado pela sociedade e comunidade internacional (BRASIL, 2020).

## 2.5 CONSIDERAÇÕES SOBRE A SECURITIZAÇÃO DO MEIO AMBIENTE

Neste capítulo, foram apresentados o conceito de segurança ambiental e o processo de securitização do meio ambiente. Na primeira seção, examinou-se a concepção de Barry Buzan, que desenvolveu as etapas de securitização abordando a questão pela ótica das políticas estatais para as questões de segurança nacional.

Procurou-se, então, distinguir a questão ambiental de todas as demais ameaças que os Estados enfrentam, descrevendo assim o meio ambiente como objeto referencial da segurança ambiental. Na sequência, estudaram-se as políticas nacionais que fundamentam as estratégias de defesa aos riscos de degradação da qualidade ambiental.

Ao analisar uma das mais recentes tragédias ambientais no território brasileiro, o Derramamento de óleo no litoral nordestino de 2019, e associando à Amazônia Azul, importante concepção estratégica para o país, entende-se claramente que tais ocorrências nessas águas compõe o rol de assuntos da segurança nacional.

Dessa forma, no próximo capítulo, será visto como os Estados normatizaram, no cenário internacional, as questões sobre o uso e delimitações dos espaços marítimos. Assim como, serão abordados a moldura legal e o alcance permitido aos órgãos competentes nas ações de defesa e preservação do meio ambiente marinho brasileiro.

### **3 A MOLDURA LEGAL NA SECURITIZAÇÃO DO MEIO AMBIENTE**

Uma vez que tenha sido apresentada no capítulo anterior a simbiose entre as questões do meio ambiente e a segurança nacional, é possível analisar como a evolução do pensamento humano passou a expressar e normatizar o que se entende por uso sustentável do nosso planeta.

Não muito distante, a Constituição da República Federativa do Brasil, pilar jurídico desse Estado, declara que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, cabendo ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo. Por efeito, a MB, investida da Autoridade Marítima, traduz em seu Plano Estratégico o papel fundamental das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) no desenvolvimento social e econômico do país, demonstrando a necessidade da sua defesa.

Por conseguinte, antes de mergulhar na moldura legal brasileira, faz-se necessário entender em qual contexto a comunidade internacional encontrava-se inserida ao voltar suas atenções para a importância da normatização do uso do meio ambiente, em especial, o marinho.

#### **3.1 A CONSTITUIÇÃO DO MAR**

A CNUDM representa o principal arcabouço político e jurídico na regulamentação do uso dos oceanos. Por sua magnitude, é conhecida como “A Constituição do Mar”. Tem sua relevância comprovada por traduzir o multilateralismo em um momento no qual se buscava um novo ordenamento internacional mais justo e equitativo (BEIRÃO; PEREIRA, 2014).

Entrega, como um de seus frutos, a normatização de todos os aspectos do meio marítimo, delimitando fronteiras, regulamentando a matéria ambiental, a investigação científica e o comércio. Apresenta termos para a resolução dos conflitos internacionais envolvendo questões marinhas. A Convenção é um importante fator de sustentabilidade dos espaços oceânicos (BEIRÃO; PEREIRA, 2014).

Em sua declaração final, a CNUDM considerou oceanos e águas costeiras fundamentais para a sobrevivência do planeta. Ressaltou a importância da conservação e utilização sustentável do mar, inclusive para a erradicação da pobreza, segurança alimentar e trabalho decente, protegendo, ao mesmo tempo, a biodiversidade, o ambiente marinho e remediando os impactos da mudança climática. No documento, a comunidade internacional reconheceu o papel da CNUDM para promover o desenvolvimento sustentável, bem como a valia da sua adoção quase universal pelos Estados, instando todos os Estados-Membros a implementar plenamente suas obrigações perante a Convenção (BEIRÃO; PEREIRA, 2014).

Passados seus anos de amadurecimento, pode-se constatar o enorme sucesso que a conhecida CNUDM logrou. Ainda que alguns importantes atores do cenário internacional não tenham aderido a esse instrumento, é necessário refletir sobre qual é o papel de maior relevância que a deixa como legado. Não restam dúvidas que o espírito da lei que predomina nos trabalhos desenvolvidos na convenção, considerando o contexto de pós-guerras durante suas negociações, é o da segurança (BEIRÃO; PEREIRA, 2014).

### 3.2 DE QUE SEGURANÇA TRATA A CONVENÇÃO DA JAMAICA?

O contexto histórico que antecedeu a convenção, ocorrida em 10 de dezembro de 1982, remete a um período em que o temor por um conflito em escala mundial ainda era



latente. As duas primeiras Conferências sobre o Direito do Mar, realizadas em 1958 e 1960, trouxeram progressos na consolidação a respeito dos deveres e direitos daqueles Estados que se lançavam nas águas. Durante muito tempo, o conceito de territorialismo esteve ligado ao mar, considerando apenas a distância alcançada pelos canhões posicionados para defender intrusos vindos do mar. Dessa maneira, o mar territorial<sup>7</sup> era preservado à capacidade que a defesa da costa podia garantir (BEIRÃO; PEREIRA, 2014).

Com o passar dos tempos, ainda que fosse um costume estabelecido pelos Estados, já não mais traduzia o verdadeiro avanço das baterias de costa, nem dos demais meios desenvolvidos para defender o território. O término da Segunda Grande Guerra<sup>8</sup> evidenciou a necessidade internacional por regulamentação dessa grande área do planeta. Em raras oportunidades, durante a recuperação dos Estados, ocorreram circunstâncias tão propícias ao estabelecimento de convenção sobre esta e outras questões relativas à busca pela consumação da paz (BEIRÃO; PEREIRA, 2014).

O pós-Segunda Grande Guerra mostrou-se como um período de aparente alinhamento de grande parte dos Estados em torno de uma organização que se pretendia global, a ONU. Considerando a diversidade de assuntos que a ONU procurava abarcar na consolidação da paz e da segurança internacional, era natural esperar que ela se aventurasse na empreitada de regular e garantir a segurança também nos espaços marítimos do planeta (BEIRÃO; PEREIRA, 2014).

Entre as Partes I e XI da CNUDM, observa-se uma preocupação conceitual de garantia de soberania, mesmo que, em algumas áreas marítimas, esta tenha sido bastante

---

<sup>7</sup> A soberania sobre o mar territorial é exercida de conformidade com a presente Convenção e as demais normas de direito internacional.

<sup>8</sup> A Segunda Guerra Mundial foi um conflito militar global que durou de 1939 a 1945, envolvendo a maioria das nações do mundo — incluindo todas as grandes potências — organizadas em duas alianças militares opostas: os Aliados e o Eixo.

relativizada. Caracteriza-se por um bloco de artigos que buscam resguardar os principais interesses dos Estados preocupados em garantir seus direitos sobre águas lindeiras e estabelecer a normatização do alto mar além dos limites da jurisdição nacional. Incluem-se ainda interesses de caráter geral como a proteção e a preservação do meio marinho; a pesquisa e a tecnologia marinha foram mais explicitadas a partir da parte XII, proteção e preservação do meio marinho. Observa-se também um conjunto de anexos que visam a instituir e a regular alguns dos organismos internacionais decorrentes da Convenção, incluindo a Organização Marítima Internacional (OMI)<sup>9</sup> (BEIRÃO; PEREIRA, 2014).

Percebe-se que, à época, o esforço principal concentrou-se na consolidação dos conceitos advindos do primeiro conjunto e na preocupação em garantir o uso pacífico dos mares. Esta era a tônica que imperava. Na realidade, como dito anteriormente, o uso dos mares, longe de ter sido cenário pacífico entre os povos, foi palco de grandes disputas e batalhas (BEIRÃO; PEREIRA, 2014).

Consequentemente, identificou-se que o objeto dessa Convenção foi consolidar a segurança do uso do mar em tempos de paz. A partir disso, surge a problemática sobre como a segurança pode ser definida, levando, assim, ao próximo passo, ou seja, de que segurança trata a CNUDM (BEIRÃO; PEREIRA, 2014).

Conforme apontado no capítulo anterior, a segurança, quando originada em uma construção social, converte-se em algo mais intrínseco do ser humano, posto que é uma sensação. O que cabe aos agentes externos é proporcionar as condições que facilitem essa sensação. Entende-se, nesse caso, como agente externo, o conjunto formado entre o Estado e suas instituições, organismos Internacionais e outros Estados. Dessa forma, faz-se ainda

---

<sup>9</sup> A Organização Marítima Internacional é uma Agência especializada da Organização das Nações Unidas responsável pela regulamentação do transporte marítimo.

mais complexa a mensuração diante de parâmetros que são distintos, não apenas entre indivíduos, mas também entre diferentes povos. Alguns preocupados com sua sobrevivência; uns com sua mobilidade; outros com expansão de horizontes (BEIRÃO; PEREIRA, 2014).

A CNUDM expressa a importância das questões de segurança ambiental em diversos artigos, nos quais destaca-se o art. 194, que trata sobre as medidas para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho. Fica determinado em seu texto que os Estados, agindo individualmente ou em conjunto, são responsáveis por tomar as medidas necessárias a fim de prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho. Utilizarão os meios mais viáveis de que dispunham e de conformidade com as suas possibilidades, e devem esforçar-se por harmonizar as suas políticas a esse respeito.

Diante disso, o Estado costeiro pode adotar leis e regulamentos, de conformidade com as disposições da presente Convenção e demais normas de direito internacional, relacionados com a conservação dos recursos vivos do mar, visando à preservação do meio ambiente marinho, assim como à prevenção, à redução e ao controle da sua poluição, garantindo assim a sua segurança ambiental.

### 3.3 OS AGENTES DA SEGURANÇA AMBIENTAL

O debate do meio ambiente, além de fazer parte da legislação brasileira, é crucial para a preservação da vida; e o país tem sido um ator importante nesse campo, por conta de alguns bons exemplos, que, inclusive, ganharam reconhecimento internacional. Destacam-se, por exemplo, a matriz energética do Brasil, a qual é essencialmente limpa; as maiores reservas nacionais de água doce do planeta, 12% do total; além de uma extensa cobertura vegetal preservada, com cerca de 516 milhões de hectares, atrás apenas da Rússia (BRASIL, 2017).

As ações 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, são balizadas pelas diretrizes da PNMA<sup>10</sup>. Seu objetivo está voltado para a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando a assegurar, no país, condições ao desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana (BRASIL, 1981).

Alguns desses princípios serão perseguidos por meio de ação governamental na manutenção do equilíbrio ecológico de forma a considerar o meio ambiente como um patrimônio público a ser necessariamente assegurado e protegido, tendo em vista o uso coletivo. Os órgãos e entidades, bem como as fundações instituídas pelo Poder Público, responsáveis pela proteção e melhoria da qualidade ambiental, constituirão o Sistema Nacional do Meio Ambiente (Sisnama).

A Lei Complementar n.º 97/1999 regulamenta as atribuições subsidiárias das Forças Armadas e há a previsão de sua atuação por meio de ações preventivas e repressivas, na faixa de fronteira terrestre, no mar e nas águas interiores, contra delitos transfronteiriços e ambientais, isoladamente ou em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo.

Diante do exposto, é natural que o Ministério da Defesa e as Forças Armadas possuam um papel de protagonismo quando o enfoque é a proteção do meio ambiente, estabelecendo normas e fiscalizando a sua devida execução, promovendo boas práticas por todas as unidades militares e oferecendo qualificação profissional adequada. O Brasil é marcado por riquezas naturais diversificadas e cabe à Defesa não apenas proteger esse

---

<sup>10</sup> Política Nacional do Meio Ambiente, Lei n.º 6.938, de 31 de agosto de 1981 (BRASIL, 1981).

patrimônio, mas ajudar na sua preservação como tarefa inerente ao trabalho das Forças Armadas (BRASIL, 2017).

O Ministério do Meio Ambiente (MMA), por meio de duas Agências subordinadas, do Ibama e do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), tem ação direta na formulação da política de preservação, conservação e utilização sustentável de ecossistemas, biodiversidade e florestas e no estabelecimento de estratégias, mecanismos e instrumentos econômicos e sociais para a melhoria da qualidade ambiental e para o uso sustentável dos recursos naturais. Além disso, possui as maiores atribuições na resposta a incidentes graves, conforme previsto no Plano Nacional de Contingência (PNC) para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional<sup>11</sup>, sendo designado como Autoridade Nacional o órgão responsável pela coordenação das ações (CAMPOS, 2019).

O Ibama, em particular, tem a atribuição de realizar a fiscalização ambiental, verificando as condutas daqueles que se apresentem como potenciais ou efetivos poluidores e utilizadores dos recursos naturais, como a pesca e a extração mineral no leito marinho, de forma a garantir a preservação do meio ambiente para a coletividade. Por sua vez, o ICMBio possui competências exclusivas, podendo propor, implantar, gerir, proteger, fiscalizar e monitorar as unidades de conservação instituídas pela União, inclusive no ambiente marinho.

Cabe aqui ressaltar uma particularidade brasileira, que é a construção teórico-legal, no ambiente interno, do conceito de Autoridade Marítima. Alguns países optam por dividir as atribuições e responsabilidades entre suas marinhas de guerra e serviços

---

<sup>11</sup> O Plano Nacional de Contingência tem o objetivo de permitir a atuação coordenada de órgãos da administração pública e entidades públicas e privadas para ampliar a capacidade de resposta em incidentes de poluição por óleo que possam afetar as águas sob jurisdição nacional, e minimizar danos ambientais e evitar prejuízos para a saúde pública.

normalmente chamados como guardas costeiras ou prefeituras navais (BEIRÃO; PEREIRA, 2014).

A MB, sob a ótica da Autoridade Marítima exercida pelo Comandante da força, define, por meio da Portaria n.º 156, de 2004, suas atribuições para o trato dos assuntos que lhe cabem como atribuições subsidiárias, ou seja, aquelas conferidas à MB por norma legal e que não sejam relacionadas com a defesa da Pátria e a garantia dos poderes constitucionais, da lei e da ordem, como estabelecido na Constituição Federal. À vista disso, tem-se a representação da Autoridade Marítima que zela pela Segurança da Navegação e pelo Meio Ambiente, incluindo o meio ambiente marinho.

Outros órgãos têm interesse nas AJB e atuam mediante leis e normas específicas, por exemplo, a Polícia Federal (PF), que é responsável pelas questões da imigração ilegal e do combate ao tráfico de drogas e de armas, sendo o único órgão federal que investiga crimes ambientais (CAMPOS, 2022).

#### 3.4 A ATUAÇÃO DOS ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS PELA PRESERVAÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO

Com relação ao meio ambiente marinho, observam-se atividades em diversas regiões do país em que os órgãos responsáveis pelo combate a ilícitos, de diferentes ministérios, operam em coordenação. Um exemplo disso é atuação da MB e Ibama que realizam ações em combate à poluição e à pesca ilegal no litoral santista.

No ambiente marinho, a MB assume uma posição de destaque que vai além do viés regulatório; em virtude de o alcance dos seus meios permitirem uma maior permanência

em áreas mais distantes da costa, ampliando assim as capacidades de monitoramento e de combate à poluição, resultante de ocorrências acidentais ou não (BRASIL, 2020).

A MB realiza ações para estabelecer o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) ilustrado da FIG. 1 (Anexo A), que agrega vários sistemas com o objetivo de prover um controle eficaz monitorando nossas águas jurisdicionais. Sua funcionalidade atende tanto às necessidades de caráter civil como militar, sendo coordenada pela Autoridade Marítima (CAMPOS, 2022).

Contudo, ainda que se tenha a consciência situacional, é preciso transpor as barreiras legais que limitam severamente as possibilidades de abordagem e a inspeção a navios mercantes em alto-mar. A necessidade de fortes indícios de suspeita que justifiquem abordar e inspecionar acaba por inibir a maioria das nações de incorporar esse caráter fiscalizador (BEIRÃO; PEREIRA, 2014).

O fato de haver necessidade de consentimento do país bandeira configura, sem dúvidas, o maior limitador das ações de fiscalização. O posicionamento de alguns países, como os EUA, que consolidaram acordos bilaterais, acertando esses aspectos de autorização e justificativas de uma abordagem, demonstra a fragilidade jurídica que a CNUDM deixou em aberto sem definições mais precisas e assertivas. O que poderia ser entendido como um prévio direito de visita e inspeção, sob determinadas condições, não foi uma corrente majoritária nas tratativas entre a maior parte dos Estados (BEIRÃO; PEREIRA, 2014).

### 3.5 O GERENCIAMENTO COSTEIRO BRASILEIRO

A previsão de meios legais para tratar os derrames no mar é recomendável, inclusive quanto ao planejamento de decisões e preparativos, para evitar que o óleo

derramado alcance a Zona Costeira, onde sua eliminação seria mais difícil e exigiria procedimentos mais variados e onerosos.

As decisões a serem tomadas na Zona Costeira são complexas e referem-se à necessidade e à graduação dos processos de limpeza a serem empregados, em razão do seu próprio impacto no meio ambiente. Diferentes procedimentos preventivos deveriam ser, alternativamente, considerados em função dos tipos de litoral, que podem variar, fisicamente, de rocha dura a terrenos de lama, quanto ao tipo de combustível ou de produto químico derramado e quanto às condições meteorológicas prevalentes.

A descarga de óleo em águas sob jurisdição nacional encontra normatização na Lei n.º 9.966, de 2000, art. 17. Ainda que estejam previstas na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Marpol) algumas circunstâncias de excepcionalidade para justificar a descarga de óleo no mar como a necessidade de assegurar a segurança de um navio ou para salvar vidas humanas no mar e em decorrência de avaria em um navio ou em seus equipamentos, observam-se severas restrições a esse procedimento exigindo que o navio não o faça dentro dos limites de sensibilidade ecológica e detenha aprovação do órgão ambiental competente.

O oleamento ocorrido no Nordeste brasileiro em 2019 está enquadrado como incidente de poluição por óleo, sendo uma ocorrência que, ao resultar em descarga de óleo em águas sob jurisdição nacional, considerando a possibilidade de ameaça à saúde humana, ao meio ambiente, ou a interesses correlatos do Estados, exige uma ação de emergência robusta.



### 3.6 O PLANO NACIONAL DE CONTINGÊNCIA

O Decreto Federal n.º 10.950, de 27 de janeiro de 2022, dispõe sobre o PNC para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional. O dispositivo fixa responsabilidades, estabelecendo estrutura organizacional, diretrizes, procedimentos e ações. Seus objetivos são permitir a atuação coordenada de órgãos da administração pública e de entidades públicas e privadas na ampliação da capacidade de resposta em incidentes de poluição por óleo que possam afetar as águas sob jurisdição nacional; assim como minimizar danos ambientais e evitar prejuízos para a saúde pública.

A estrutura organizacional do PNC é composta pela Autoridade Nacional, pelo GAA e Rede de Atuação Integrada. A Autoridade Nacional é exercida pelo Ministro de Estado do Meio Ambiente e possui, entre as suas atribuições, a preparação e a capacidade de resposta nacional a incidentes de poluição por óleo e articulação com os órgãos e as demais instâncias governamentais para apoiar as ações de resposta ao incidente de poluição por óleo.

A Autoridade Nacional poderá convocar os integrantes do GAA, configurando com representantes da MB, do Ibama e da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Caberá ao GAA acompanhar e avaliar incidentes de poluição por óleo, determinar o acionamento do Plano de Área, na hipótese em que não tiver sido acionado por suas instalações participantes e o PNC não tiver sido implementado, avaliar se o incidente de poluição por óleo é de relevância nacional, designar o Coordenador Operacional, entre um de seus integrantes, nas proposições em que se configure a relevância nacional do incidente de poluição por óleo para acompanhamento e avaliação da resposta.

Nas situações de desastres ambientais de grandes proporções, compete à Rede de Atuação Integrada da PNC, na figura da Casa Civil da Presidência da República, acompanhar os procedimentos adotados nas ações de resposta. À PF, cabe adotar as medidas de polícia judiciária, inclusive quanto à realização de perícia criminal. A Autoridade Marítima prestará apoio com pessoal, material, meios, informações hidroceanográficas e previsões meteorológicas, assim como realizar o controle do tráfego marítimo na área do incidente de poluição por óleo. Por meio do Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (Sistram), fornece informações sobre navios e embarcações que possam ter causado incidentes.

### 3.7 CONSIDERAÇÕES SOBRE A MOLDURA LEGAL AFETA AO MEIO MARINHO

Após analisada a moldura legal sobre o uso e preservação marinha, observam-se, em complemento aos dispositivos legais internacionais em vigor, acordos bilaterais entre Estados, consolidando o entendimento das circunstâncias nas quais seriam admitidas visitas e inspeções aos seus Navios Mercantes. Ao tentar responder ao questionamento de até onde os Estados podem ir para fazer valer seus direitos e cumprir seus deveres ambientais no mar, há um confronto com a realidade de que a CNUDM não se mostrou conclusiva nessa expectativa.

A legislação brasileira, no entanto, demonstrou evolução ao atualizar seu PNC após o oleamento de 2019. Entre as necessidades de melhorias, podem ser citadas a necessidade de exercícios e simulações, harmonização de documentos e compatibilização da legislação para respaldar atos e demandas do coordenador operacional.

A MB instituiu a Comissão Técnico-Científica para o Assessoramento e Apoio das Atividades de Monitoramento e a Neutralização dos Impactos Decorrentes da Poluição

Marinha por Óleo e outros Poluentes. Em seu ordenamento de Normas da Autoridade Marítima (NORMAM), criou a obrigatoriedade da identificação dos navios na Amazônia Azul, bem como na área de busca e salvamento de responsabilidade do Brasil.

Entende-se que existe aderência entre a normatização brasileira e o espírito legislativo que as questões de segurança nacional, sejam as mais antigas e estabelecidas ou as mais recentemente construídas, impuseram à moldura legal sobre os assuntos do mar. Diante desse panorama, este trabalho avançará para a descrição daquele que foi o mais trágico caso de poluição marinha registrado no Brasil, onde será possível entender o alcance das ações dos órgãos responsáveis pelo combate ao óleo na Costa Nordeste.

## **4 O DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO NORDESTE BRASILEIRO EM 2019**

### **4.1 AS MEDIDAS INICIAIS ADOTADAS**

O derramamento de óleo no Nordeste brasileiro teve os primeiros relatos de contaminação no final do mês de agosto. Iniciou-se, então, um combate contra uma nova e inesperada ameaça. Tal tragédia mostrou-se extremamente complexa de ser coordenada tendo em vista a extensão geográfica da incidência, cerca de 2.250 quilômetros da costa brasileira, e a duração no tempo. Outro fator importante a ser abordado é o ineditismo do evento na história do país. O material inicialmente foi assemelhado a óleo cru que, pouco mais de 30 dias após iniciada a ocorrência, era de conhecimento que ele não tinha sido produzido ou processado no Brasil. O risco de impacto na biodiversidade foi grande, e trouxe também ameaças socioeconômicas às localidades atingidas.

Com a chegada do óleo à praia, em 30 de agosto de 2019, uma sexta-feira, foi ativado, em dois de setembro, o GAA, formado pela MB, pela ANP e pelo Ibama. A MB realizou mobilização nas praias do Nordeste deslocando equipes das Capitânicas dos Portos dos Estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas e Sergipe para a coleta de amostras. No final do mês de outubro daquele ano, verificava-se uma tendência de deslocamento de vestígios das manchas de óleo rumando em direção ao Sul da Bahia (BRASIL, 2019).

A partir da ativação do GAA, passou-se a evidenciar nas notas à imprensa a existência de uma Força-Tarefa envolvendo todos os entes dos governos estaduais e municipais que antes estava restrita aos militares da MB das Capitânicas e Agências. O incremento das coordenações pode ser observado com a atuação de meios de diversas

instituições além da MB, como um navio da Petrobras e o avião do Ibama nas coletas e no monitoramento das manchas de óleo (BRASIL, 2019).

O Ibama, ao longo das ações de combate às manchas de óleo, foi um dos responsáveis técnicos pelas análises realizadas. As imagens de satélites que mostravam manchas avançando ao longo do litoral foram classificadas, permitindo, em coordenação com a Marinha, empregar, de maneira mais eficaz, os meios mobilizados pelo PNC. A precisão das análises realizadas nas imagens de satélite possibilitou diferenciar manchas de óleo de células meteorológicas em condições de atividade intensa. Tal informação era confirmada por uma aeronave da Força Aérea Brasileira (FAB) e de navios da MB na região observada, confirmando assim a ausência ou presença de óleo. Tal coordenação era conduzida pelo GAA (BRASIL, 2019).

Como parte da mobilização realizada, os navios da MB mantiveram comunicação por rádio, orientando as embarcações em trânsito na região. Os barcos pesqueiros também fizeram parte dos esforços no mar contribuindo com o monitoramento da costa (BRASIL, 2019).

Os incidentes de poluição no litoral Nordeste foram acompanhados pela Autoridade Marítima desde o início, por intermédio da Diretoria de Portos e Costas e dos Comandos do 2º, 3º e 4º Distritos Navais, em particular pelas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências. Navios e aeronaves da MB foram direcionados ao esforço de busca das manchas ainda no mar, para prevenir a chegada ao continente.

A complexidade da tarefa se dava pelo fato de a poluição difundir-se abaixo da superfície do mar, não sendo detectável por imageamento satélite e esclarecimento visual, aflorando apenas muito próxima à costa, o que foi concluído em função dos esclarecimentos aéreos realizados pelas aeronaves da FAB, do Ibama e da MB na região marítima próxima à

costa brasileira.

O GAA passou a realizar o trabalho de recuperação das praias do litoral Nordeste visando a mitigar os danos ao meio ambiente. Agentes do Ibama, do ICMBio, da Petrobras, dos Estados e municípios, voluntários, marinheiros e fuzileiros navais integraram-se no esforço.

De maneira paralela e simultânea à coordenação e à execução das ações de resposta, a Autoridade Marítima brasileira trabalhou na elucidação da ocorrência, mobilizando seus especialistas na Diretoria de Portos e Costas, no Centro Integrado de Segurança Marítima (Cismar), no Centro de Hidrografia da Marinha e no IEAPM. A investigação contou com a colaboração de universidades, de centros de pesquisa, da PF, além da participação de instituições estrangeiras, como a OMI, a Guarda Costeira dos EUA, a Administração Nacional Oceânica e Atmosférica do Departamento de Comércio dos EUA, entre outras. Os terríveis incidentes foram classificados como uma verdadeira agressão criminosa ao país (BRASIL, 2019).

Desde o início do aparecimento das manchas no litoral, técnicos do Ibama monitoraram as áreas atingidas pelo óleo e produziram relatórios regulares sobre as condições verificadas em campo. O Instituto é o responsável pelo direcionamento das ações de resposta à fauna, pela orientação sobre a destinação de resíduos e sobre a limpeza das praias, definindo prazos das ações de limpeza e quais os ambientes devem ser priorizados. Já os aspectos relacionados com a balneabilidade ficariam a cargo dos órgãos estaduais (BRASIL, 2019).

O desconhecimento da origem do incidente não permitia determinar por quanto tempo ainda persistiriam as ocorrências de manchas, apesar de todo o esforço desenvolvido nesse sentido. Por isso, mostrou-se fundamental que as equipes mobilizadas permanecessem

alertas e prontas para atuação.

A Operação “Amazônia Azul – Mar Limpo é Vida” foi deflagrada em paralelo às investigações conduzidas pela PF e MB que buscavam esclarecer as circunstâncias do incidente. Nessa Operação, a MB realizou, em conjunto com o EB e a FAB, além de Agências federais, estaduais e municipais, ações humanitárias relacionadas ao meio ambiente, cooperação na recuperação de áreas atingidas e monitoramento das praias e das AJB (BRASIL, 2019).

A MB chegou a deslocar, em uma única atuação, em caráter preventivo, um Destacamento Operativo de Fuzileiros Navais, composto por 30 militares; e três Navios, sendo eles: Porta-Helicópteros Multipropósito Atlântico; Navio Doca Multipropósito Bahia e Fragata Liberal com cerca de 700 Fuzileiros que estão embarcados, incluindo mergulhadores. O movimento visou a incrementar as ações de limpeza das praias, manguezais e estuários (BRASIL, 2019).

Um fator que agravou os efeitos negativos para os organismos e ecossistemas costeiros foi a presença de hidrocarbonetos leves, que normalmente se volatizam rapidamente, o que não ocorreu porque o óleo permaneceu submerso até sua chegada à costa. As manchas, com isso, possuíam um risco mais elevado de contaminação para os organismos marinhos e a população, além da maior dificuldade de remoção em razão do aspecto de piche (BRASIL, 2019).

Navios contratados pela Petrobras foram incorporados nas ações de identificação e recolhimento de óleo no mar. Dois navios especializados nessas atividades foram empregados no Estado de Pernambuco. Evidenciando a extensão das manchas, outro navio da Petrobras atuou em Sergipe instalando barreiras de contenção.

O GAA manteve canal de telefone aberto, número 185, a receber denúncias de

novas manchas na tentativa de envolver a comunidade náutica. Os trabalhos relacionados à destinação dos resíduos de óleo recolhidos nas praias da Região Nordeste do país foram coordenados de forma a resolver a problemática gerada de chegar a uma solução definitiva para o envio desse material. Nos momentos iniciais, o óleo recolhido foi acondicionado em receptáculos adequados, a fim de evitar riscos de contaminações nas áreas de depósito, preservando assim o solo e o subsolo. A Petrobras recolheu uma parcela do material e seu restante foi destinado às empresas das esferas estaduais e municipais que lidam com o tratamento de resíduos.

Outra medida realizada foram os diálogos, na tentativa de identificar possibilidades de reaproveitamento do material e de estabelecer uma solução final para destinação, com a Associação Brasileira de Cimento Portland (ABCP) e com o Sindicato Nacional da Indústria do Cimento (Snic), no sentido de efetuar a destinação final ambientalmente adequada. Um dos esforços foi encontrar potenciais recebedores para o resíduo coletado.

Alternativas para o tratamento do óleo não foram descartadas, evidenciando mais uma vez a importância de uma estreita coordenação entre o GAA e os órgãos estaduais e municipais, de forma a compartilhar as soluções definitivas já adotadas em determinadas localidades, balizando e orientando as demais regiões com essas medidas socioambientais (BRASIL, 2019).

Após um período de estabilidade na crise do óleo, no dia 17 de outubro, novas manchas oleosas foram encontradas no Nordeste brasileiro, nas praias do Rio Vermelho, Praia do Farol da Barra, Pedra do Sal, Praia do Flamengo e Praia de Jaburu, na Bahia; Maragogi e Ponta do Mangue, em Alagoas e São José da Coroa Grande, em Pernambuco. A grande extensão da área afetada e o desconhecimento dos locais onde ocorreria a contaminação por



óleo tornaram a tarefa de instalação e manutenção das barreiras de contenção inviável. Essas novas ocorrências marcaram a segunda onda (BRASIL, 2019).

Durante os cinco primeiros meses das ações de combate, foram mobilizados: 54 Organizações Militares, 28 equipes de Inspeção Naval, 26 navios e 80 viaturas da MB, com mais de 3 mil e 500 militares, seis aeronaves de asa fixa da FAB, aeronaves da MB, uma do Ibama e uma da Petrobras; sete helicópteros, sendo três da MB, dois do Ibama e dois da Petrobras. Empregaram-se também mais de 5 mil militares e 140 viaturas do Exército Brasileiro (EB), 140 servidores do Ibama, 40 do ICMBio; quatro navios e 440 funcionários da Petrobras, incluindo servidores dos órgãos estaduais e municipais. De acordo com o levantamento feito pelo Ibama, aproximadamente 4 mil e 300 toneladas de resíduos de óleo já tinham sido retiradas das praias nordestinas até aquele momento. É importante frisar que a contagem desse material não inclui somente óleo, mas também é composta por areia, equipamentos de proteção individual (EPI) utilizados na coleta, lonas e lixo local (BRASIL, 2019).

Para se ter uma dimensão da amplitude da resposta a essa tragédia, computaram-se mais de 16 mil combatentes de diferentes instituições e órgãos mobilizados, contando também com voluntários, assim como o emprego de significativa quantidade de recursos materiais (CAMPOS, 2022).

Ainda não foi possível determinar a extensão do maior desastre ambiental do litoral do Brasil e determinar o nível de contaminação do ambiente, dos organismos e das pessoas. Pode-se estimar que a fauna marinha sofre risco em seu curso de reprodução e desenvolvimento. Estudos realizados, anos mais tarde, sobre ocorrência de um dos maiores derramamentos no mundo, o caso Exxon Valdez, responsável pelo vazamento de 11 milhões de galões de petróleo bruto no Alasca, indicam prejuízos na formação durante estágios iniciais

da vida de peixes expostos a essa toxicidade (ICARDONA, 2022).

#### 4.2 DAS INVESTIGAÇÕES

O material foi analisado tanto pelo IEAPM como pela Petrobras, que concluíram, uma vez somados os resultados de ambos os órgãos, que as amostras de resíduos de óleo são similares a três campos petrolíferos da Venezuela. A determinação do país de origem do óleo não foi suficiente para identificar a bandeira do suposto navio responsável pelo derramamento (BRASIL, 2019).

A última etapa nas ações de combate ao óleo conduzida pelo GAA foi o estabelecimento dos pontos de término, descritos como um conjunto de critérios específicos que define, para determinado trecho da costa, quando o esforço de limpeza alcançou patamar satisfatório, de forma a mitigar danos ambientais (CAMPOS, 2022).

Um Inquérito Administrativo foi instaurado, em quatro de outubro de 2019, para a apuração das causas e responsabilidades do acidente. Nesse processo, foram analisados os dados do tráfego marítimo na área, as informações de patrulha de navios e as aeronaves da MB, as simulações computacionais sobre as influências de corrente no Atlântico Sul e a análise dos perfis químicos dos resíduos coletados. As medidas foram adotadas pela MB em coordenação com o Ibama, o ICMBio, a PF, a ANP, a Petrobras, a FAB, assim como com diversas entidades governamentais e privadas dos Estados e municípios afetados.

Como parte das ações executadas nas investigações, procedeu-se à identificação dos meios que trafegaram próximo às regiões afetadas pelo óleo. Após uma triagem das informações do tráfego mercante na região de interesse, foram emitidas 30 notificações encaminhadas aos navios-tanque de dez diferentes bandeiras, com o objetivo de esclarecer e

ampliar informações sobre um hipotético derramamento de óleo. Ainda não estavam descartadas outras origens do óleo de diferentes de navios (BRASIL, 2019).

Sobre os navios suspeitos identificados pela MB, não se pode dizer com certeza que o responsável se encontrava entre eles, pois existia a possibilidade de o navio infrator estar navegando sem emitir com seu dispositivo de localização, realizando assim uma navegação oculta e não passível de detecção nos sistemas de monitoramento. Esses navios são conhecidos como *Dark ships*.

Isso posto, foram realizadas análises sobre os efeitos de correntes oceânicas na deriva e dispersão das manchas com o objetivo de determinar sua localização, extensão e origem. Assim como o monitoramento das plataformas que passaram pelas AJB (BRASIL, 2019).

A definição sobre a punição que seria aplicada ao país bandeira precisaria ter antes garantida a identificação segura da suposta plataforma de lançamento. Após essa etapa, ocorre a atuação junto à ONU por meio da OMI, que opinará e agirá à luz das leis que regem o uso e preservação do mar. Acrescenta-se que a CNUDM trata em seu art. 145 sobre a preservação do meio marinho e delimita as responsabilidades dos Estados-membro sobre essas matérias.

A PF, em coordenação com a MB e com o apoio de instituições nacionais e estrangeiras, avançou em suas investigações sobre a ocorrência das manchas de óleo. Os esforços foram realizados em diversas áreas, o que caracterizou uma investigação em diversas áreas de conhecimento, como o emprego de geointeligência e a análise química dos resíduos encontrados. O Centro de Hidrografia da Marinha, junto a universidades e instituições de pesquisa, realizou estudos que possibilitaram a determinação de uma área inicial de possível ocorrência do descarte de óleo, orientando os esforços iniciais da investigação (BRASIL, 2019).

Tais investigações foram centradas em três frentes: A primeira diz respeito à investigação das características da substância, por meio de análises químicas que buscaram determinar o tipo de material que chegou à costa brasileira, suas características e, especialmente, sua procedência, nacional ou estrangeira. Isso se fazia necessário, uma vez que surgiram diversas teorias sobre a origem do material como vazamento de oleodutos, plataformas ou reservas naturais, navios em trânsito ou naufragados, ou até mesmo navios na costa da África.

A segunda diz respeito ao local exato onde ocorreu o vazamento ou lançamento do óleo, na qual priorizou-se o uso de técnicas de análise de imagens de satélite, assim como modelos e simulações realizadas por *softwares* específicos. A terceira foi realizada com base em dados, documentos e informações que pudessem esclarecer os fatos, por meio de cooperação nacional e internacional, inclusive com apoio da Interpol.

A PF, a partir das provas e demais elementos de convicção produzidos, concluiu existir indícios suficientes de que um navio petroleiro de bandeira grega teria sido o responsável pelo lançamento da substância oleaginosa que atingiu o litoral brasileiro. No período considerado, o navio de bandeira grega, analisado entre os 30 navios suspeitos, encontrava-se navegando na região de surgimento da mancha transportando óleo cru proveniente do terminal de carregamento de petróleo “JOSÉ”, na Venezuela, com destino à África do Sul. Imagens de satélites, associadas a tais dados, apontaram esse navio como o principal suspeito. O Cismar atestou que aquele navio manteve seus sistemas de localização (*Automatic Identification System - AIS*) e que não houve qualquer comunicação à Autoridade Marítima do Brasil sobre incidentes com óleo.

Dessarte, foram indiciados pela prática dos crimes de poluição, descumprimento de obrigação ambiental e dano a unidades de conservação a respectiva empresa e seus

responsáveis legais, bem como o comandante e o chefe de máquinas do navio.

Apenas os custos arcados pelos poderes públicos Federal, Estadual e Municipal para a limpeza de praias e oceanos foram estimados em mais de 188 milhões de reais, estabelecendo-se assim um valor inicial e mínimo para o dano ambiental. O valor total desse dano está sendo apurado pela perícia da PF, que deverá encaminhar com brevidade o respectivo laudo às autoridades competentes. O inquérito policial relatado segue agora para o poder Judiciário Federal do Rio Grande do Norte e o Ministério Público Federal naquela Unidade Federativa, para análise e adoção das medidas cabíveis (BRASIL, 2020).

Levantamentos indicam que cerca de 870 mil pessoas ligadas ou não às atividades de pesca artesanal e turismo local foram afetados por essa tragédia do derramamento. Em relação à fauna, 27 espécies que habitam a costa foram ameaçadas. Os estuários, manguezais e campos de gramas marinhas sofreram o maior impacto com o óleo (ICARDONA, John *et al*, 2013).

## 5 CONCLUSÃO

O derramamento de óleo no Nordeste brasileiro alarmou a sociedade para a complexidade que um incidente dessa natureza apresenta para os órgãos responsáveis, expondo os efeitos socioeconômicos e riscos de poluição ao meio ambiente marinho. Pode-se observar que uma ocorrência de mancha de óleo, inicialmente isolada, passou a ser alvo do debate público, ocupando importante posição nas questões da vida social.

Esta dissertação buscou descrever a moldura legal que regulamenta as obrigações dos Estados com a defesa do meio ambiente marinho. As questões ambientais foram analisadas sob a ótica do processo de securitização, logo, constatou-se a sua inclusão na agenda dos mais altos níveis das políticas nacionais de defesa. Tal fenômeno é justificado pela construção, ao longo dos anos, de um discurso social voltado para a importância das ameaças ambientais. Particularmente, buscou-se analisar como as normas que regulamentam as medidas de preservação e defesa ambiental materializaram a resposta brasileira nessa tragédia ambiental inédita ocorrida em 2019.

Não tardou para que as políticas e decisões públicas tivessem voltadas para os esforços de solução desse tipo de problema. A contaminação da costa brasileira contou com a tradicional contribuição das Forças Armadas, que foi além de sua missão precípua, tendo em vista que defesa e desenvolvimento são indissociáveis. Foi destacado também neste trabalho o conceito da Amazônia Azul, apontando a relevância do mar para o país, assim como a necessidade de defendê-lo.

Para concretizar a segurança de nossas águas, o Poder Marítimo é incumbido de prover ampla defesa desses interesses marítimos nacionais. Como foi visto, a MB, investida

da Autoridade Marítima, é o principal agente responsável por salvaguardar a vida humana no mar, garantir a segurança do tráfego aquaviário, assim como proteger o meio ambiente marinho.

No contexto internacional, no que diz respeito às obrigações dos Estados quanto ao meio ambiente marinho, a CNUDM traz como efeito a normatização dos espaços marítimos e seus regulamentos ambientais. A Convenção explicita a proteção e a preservação do meio marinho, permitindo manifestações de abrangência ampla por meio dos organismos institucionais previstos em seu documento. Foi desse modo que o Brasil pôde atuar junto à ONU, por meio da IMO, sobre o incidente no Nordeste em 2019.

No âmbito nacional, foram postas à prova as ações das instituições dos Governos da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios. O desenvolvimento da crise do derramamento de óleo, relacionado com a preservação da qualidade ambiental e manutenção do equilíbrio ecológico, foi orientado pela PNMA e executado por meio do PNC.

Desde as ações preliminares no combate ao óleo nas praias do Nordeste brasileiro, passando pela análise e destinação do material e finalmente chegando ao desencadeamento das investigações, concluiu-se como principal suspeito um navio de bandeira grega. As ações demonstraram uma amplitude proporcional à importância da ocorrência.

Feitas essas considerações, atingiu-se o propósito deste trabalho passando a melhor compreender o nível de atuação dos órgãos competentes pelo combate às manchas de óleo, e como tal tragédia impactou as políticas de defesa do Estado.

Por fim, foi possível, analisando a condução realizada pelas instituições responsáveis perante a ocorrência, à luz da CNUDM e da legislação brasileira, verificar a

existência de aderência entre as ações de combate realizadas, nas diversas esferas de competência, com a moldura legal relacionada ao uso, à preservação e à defesa do meio ambiente marinho.



## REFERÊNCIAS

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 1 jun. 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 2.508, de 4 de março de 1998. Promulga o Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, seu Protocolo, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, suas Emendas de 1984 e seus Anexos Opcionais III, IV e V. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, seção 1, p. 1, 5 mar. 1998. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1998/decreto-2508-4-marco-1998-437323-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 01 jul. 2022.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 10.950, de 26 de novembro de 1942. Autoriza o cidadão brasileiro Antonio Washington Telha de Mendonça, a pesquisar ouro no município de Piancó, do Estado da Paraíba. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, seção 1, p. 18212, 16 dez. 1942. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-10950-26-novembro-1942-467731-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 02 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, seção 1, p. 16509, 2 set. 1981. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1980-1987/lei-6938-31-agosto-1981-366135-publicacaooriginal-1-pl.html#:~:text=5%C2%BA%20As%20diretrizes%20da%20Pol%C3%ADtica,manuten%C3%A7%C3%A3o%20do%20equil%C3%ADbrio%20ecol%C3%B3gico%2C%20observados>>. Acesso em 01 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000. Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, seção 1, p. 1, 29 abr. 2000. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9966.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9966.htm)>. Acesso em: 2 jun. 2022.

\_\_\_\_\_. Lei complementar no 97, de 09 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, seção 1, p. 1, 10 jun. 1999. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leicom/1999/leicomplementar-97-9-junho-1999-377583-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em 02 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Marinha. **Destinação do material recolhido nas praias do Nordeste**. Rio de Janeiro: CCSM, 25 out. 2019a. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota\\_a\\_imprensa\\_-\\_destinacao\\_de\\_residuos-1.pdf](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_a_imprensa_-_destinacao_de_residuos-1.pdf)> Acesso: em 14 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Marinha. **Nota à imprensa**. Rio de Janeiro: CCSM, 27 set. 2019b. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota\\_a\\_imprensa\\_-\\_manchas\\_negras\\_nas\\_praias\\_do\\_nordeste\\_27set.pdf](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_a_imprensa_-_manchas_negras_nas_praias_do_nordeste_27set.pdf)> Acesso: em 12 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Marinha. **Nota à imprensa**. Rio de Janeiro: CCSM, 10 out. 2019c. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota\\_a\\_imprensa\\_4\\_-\\_manchas\\_de\\_oleo\\_nas\\_praias\\_do\\_nordeste\\_-\\_10out.pdf](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_a_imprensa_4_-_manchas_de_oleo_nas_praias_do_nordeste_-_10out.pdf)> Acesso: em 12 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Marinha. **Nota à imprensa**. Rio de Janeiro: CCSM, 18 out. 2019d. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota\\_gaa\\_18\\_out\\_docx.pdf](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_gaa_18_out_docx.pdf)> Acesso: em 12 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Marinha. **Nota à imprensa**. Rio de Janeiro: CCSM, 20 out. 2019e. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota\\_gaapdf\\_20\\_out.pdf](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_gaapdf_20_out.pdf)> Acesso em: 13 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Marinha. **Nota à imprensa**. Rio de Janeiro: CCSM, 25 out. 2019f. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota\\_gaa\\_transferencia.pdf](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_gaa_transferencia.pdf)> Acesso: em 12 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Marinha. **Nota à imprensa**. Rio de Janeiro: CCSM, 30 out. 2019g. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota\\_gaa\\_30out\\_0.pdf](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_gaa_30out_0.pdf)> Acesso: em 12 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Marinha. **Nota à imprensa**. Rio de Janeiro: CCSM, 4 nov. 2019h. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota\\_gaa\\_04nov\\_2.pdf](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_gaa_04nov_2.pdf)> Acesso: em 12 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Marinha. **Nota à imprensa**. Rio de Janeiro: CCSM, 5 nov. 2019i. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota\\_gaa\\_05nov.pdf](https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/nota_gaa_05nov.pdf)> Acesso: em 15 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Marinha. **Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)**. Brasília, DF: Estado-Maior da Armada, 2020. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub\\_pem\\_2040/book.html](https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html)>. Acesso em 06 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Marinha. **Portaria nº 156/DPC, de 29 de abril de 2021**. Rio de Janeiro: DPC, 29 abr. 2021. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/Port-156-2021-DPC-Prorroga-CERTIF-110.1-ALT2.pdf>>. Acesso em: 02 jun. 2022.

\_\_\_\_\_. Marinha. **Portaria nº 60/DPC, 2021 de 18 de agosto de 2005**. Altera as Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas – NORMAM03/DPC. Rio de Janeiro: DPC, 18 ago. 2021. Disponível em:

<[https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/portaria6005\\_0.pdf](https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/portaria6005_0.pdf)>. Acesso em: 02 jun. 2022.

\_\_\_\_\_. Marinha. **Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul: a importância estratégica e o aprimoramento.** Rio de Janeiro: Marinha do Brasil, [2021]. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protacao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras#:~:text=SisGAAz%3A%20Prote%C3%A7%C3%A3o%20e%20Monitoramento%20da%20C3%81guas%20Jurisdicionais%20Brasileiras%20%7C%20Marinha%20do%20Brasil>>. Acesso em: 16 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Defesa e meio ambiente: preparo com sustentabilidade.** Brasília, DF: MD, 2017. Disponível em: <[https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/1/946/1/Livro\\_defesa\\_meio\\_ambiente.pdf](https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/1/946/1/Livro_defesa_meio_ambiente.pdf)>. Acesso em: 05 ago. 2022.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa (END).** Brasília, DF: MD, 2012.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Nota à imprensa.** Brasília, DF: MD, 1 nov. 2019. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0025326X20300795>> Acesso: em 12 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa. Estratégia Nacional de Defesa.** Brasília, DF: MD, [2020]. 79 p. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/pnd\\_end\\_congresso\\_.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_.pdf). Acesso em: 01 jun. 2022.

BEIRÃO, André Panno; PEREIRA, Antônio Celso Alves. **Reflexões sobre a convenção do direito do mar.** Brasília: FUNAG, 2014.

BUZAN, Barry; WEVER, Ole; WILDE, Jaap de. **Security: a new framework for analysis.** Londres: Lynne Rienner Publishers, 1998.

CAMPOS, Marcelo Francisco. Derramamento de óleo: grande desafio. *In.: Revista Marítima Brasileira.* Rio de Janeiro, n. 1/3, v. 142, 2022.

ICARDONA, John *et al.* Exxon Valdez to deepwater horizon: comparable toxicity of both crude oils to fish early life stage. **Aquatic Toxicology.** Oxford, v. 142–143, 15, p. 303–316, out. 2013. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0166445X13002191>>. Acesso em: 20 mai. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS. **Manchas de óleo litoral brasileiro.** Rio de Janeiro: IBAMA, [2019]. Disponível em: <<https://www.ibama.gov.br/manchasdeoleo>> Acesso: em 12 mai. 2022.

\_\_\_\_\_. **Sobre o IBAMA**. Rio de Janeiro: IBAMA, 12 jan. 2018. Disponível em: <<https://www.gov.br/ibama/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/sobre-o-ibama#missao-visao-valores>>. Acesso em: 14 mai. 2022.

NAÇÕES UNIDAS. **Programa das nações unidas para o desenvolvimento**: relatório anual 2020. [s. l.]: PNUD, 2020. Disponível em: <<https://www.undp.org/pt/brazil/publications/relatório-anual-2020>>. Acesso em: 1 jul. 2022.

PLATONOW, Vladimir. Óleo que atingiu praias do Nordeste veio de petroleiro grego, diz PF: empresa e comandante do navio são indiciados por crime de poluição. **Agência Brasil**. 2 dez. 2021. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-12/oleo-que-atingiu-praias-do-nordeste-veio-de-petroleiro-grego-diz-pf?amp>>. Acesso em 1 jun. 2022.

VAZAMENTO de óleo pode ter partido de navio clandestino, diz Marinha: hipótese é a mais provável, mas nenhuma possibilidade foi descartada. **Diário do Poder**, 22 out. 2019. Disponível em: <<https://diariodopoder.com.br/politica/vazamento-de-oleo-pode-ter-partido-de-navio-irregular-diz-marinha>>. Acesso em: 11 mai. 2022.

WAEVER, Ole. **Securitization and desecuritization**. New York: Columbia University Press, 1995.

WILLIAMS, Michael. Words, images, enemies: securitization and international politics. **International Studies Quarterly**, v. 47, n. 4, p. 511-531, 2003. Disponível em: <<https://www.jstor.org/stable/3693634>>. Acesso em: 02 mai. 2022.

## ANEXO

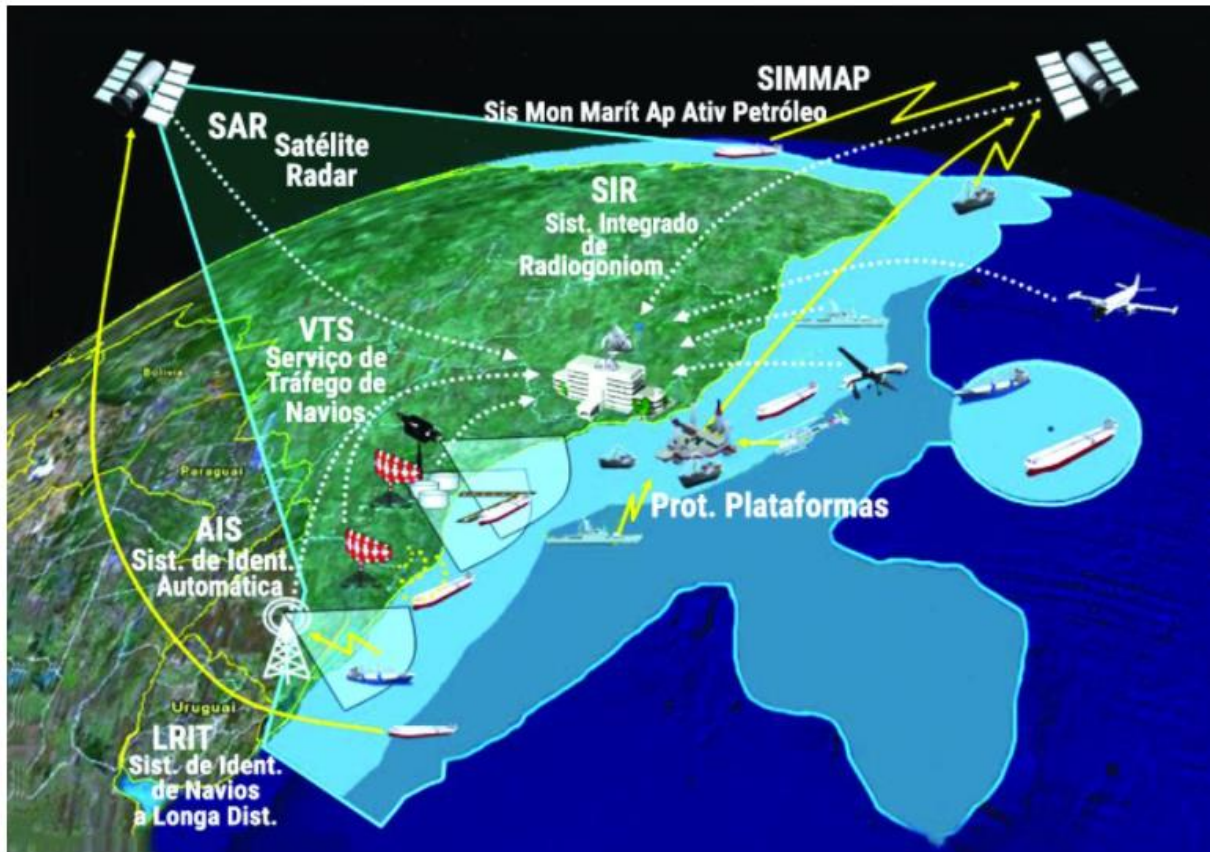


FIGURA 1 - Esquema do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz)  
Fonte: BRASIL, [2021].