

**O DIREITO MARÍTIMO E A QUESTÃO AMBIENTAL: ANÁLISE ACERCA
DOS PRINCÍPIOS DA PRECAUÇÃO E DO POLUIDOR PAGADOR COMO
INSTRUMENTOS DE EFETIVIDADE JURÍDICA NO COMBATE À
POLUIÇÃO DO MEIO AMBIENTE MARINHO.**

Rúbia Martins¹

Resumo: O ramo do Direito Marítimo possui intensa relação com a questão da preservação ambiental no que diz respeito ao meio ambiente marítimo. Este ramo do Direito configura-se como um dos mais normatizados da ciência jurídica. No interior das normas dele oriundas observamos o aumento gradativo de normas relativas à preocupação ambiental no que diz respeito, por exemplo, à responsabilidade ambiental no caso de grandes acidentes marítimos e na poluição ocasionada por água de lastro, alijamentos e derramamentos de óleo. Nesse sentido, o legislador pátrio, em consonância ao Direito Internacional Marítimo, incorporou à normatização brasileira marítima o princípio do poluidor pagador e o princípio da precaução como formas de dirimir a poluição marítima. No entanto, percebemos que ao invés da poluição marítima diminuir a partir da intensificação das normas jurídicas sob a égide dos princípios da precaução e do poluidor pagador que a regem, o que vem ocorrendo é o aumento da criação de normas em relação proporcional ao aumento dos acidentes e poluição marinhos. Ou seja, estamos diante de uma situação cíclica fechada, quanto mais acidentes e poluição ocorrem em vias navegáveis marítimas, mais normas são criadas. De modo que, a constante criação de novas normas demonstra que o atual contexto jurídico não está sendo eficaz no combate à poluição ao meio ambiente marinho.

Palavras chave: Direito Marítimo; poluição marinha; princípio do poluidor pagador; princípio da precaução; legislação brasileira.

Resumen: La rama del Derecho Marítimo tiene una estrecha relación con el tema de la preservación del medio ambiente en relación con el medio ambiente marítimo. Esta rama del derecho se caracteriza por ser uno de los más normalizados de la ciencia jurídica. Dentro de él vienen las normas observaron el aumento gradual de las normas de preocupación medioambiental en relación, por ejemplo, la responsabilidad ambiental en el caso de los accidentes graves y la contaminación producida por el agua de lastre, alijamentos y los derrames de petróleo. En este sentido, el legislador brasileño, de conformidad con el Derecho Marítimo Internacional, incorporó a la normalización de Derecho marítimo brasileño el principio de quien contamina paga y el principio de precaución como una manera de resolver la contaminación marítima. Sin embargo, se observó que en lugar de la contaminación marina disminuir desde la intensificación de las normas jurídicas en el marco del principio de precaución y el principio de quien contamina paga, lo que está ocurriendo es aumentar la creación de normas en relación con el aumento proporcional de accidentes de contaminación del mar. De este modo, estamos frente a una situación cíclica cerrada, más accidentes y la contaminación se producen en el transporte marítimo, se crean más reglas legales. Así que la creación

¹ Rúbia Martins é advogada, socióloga, Mestre em Ciências Sociais pelo Programa de Pós Graduação da Universidade Estadual Paulista – UNESP. Professora Assistente do Departamento de Ciência da Informação da Universidade Estadual Paulista – UNESP.

constante de nuevas normas demuestra que el marco jurídico actual no está siendo eficaz en la lucha contra la contaminación en el medio ambiente marino.

Palabras clave: Derecho Marítimo; contaminación marina; el principio de quien contamina paga; el principio de precaución; legislación brasileña.

1. Introdução

O tráfego da navegação marítima e aérea no âmbito nacional e internacional é regido por um complexo de normas que constitui o Direito da Navegação, cujo âmbito de abrangência se constitui no Direito Marítimo e no Direito Aeronáutico. O Brasil possui aproximadamente 8.000 km de litoral, e inúmeros rios - que possibilitam um intenso fluxo da navegação fluvial - no interior de seu território. A partir desse cenário, o Direito da Navegação, no que concerne especificamente ao Direito Marítimo, possui lugar de destaque no Comércio Exterior brasileiro.

Atualmente 95% do comércio internacional de mercadorias é efetuado por transporte marítimo. Dentre tantas consequências trazidas por essa estatística, encontra-se o crescimento da poluição do meio ambiente marítimo, ocasionada por derramamentos de óleo, água de lastro², alijamentos³, acidentes marítimos, etc.

2. Considerações históricas sobre o Direito Marítimo

O Direito Marítimo e o Direito da Navegação, por vezes tratados como similares por nossas doutrinas, apresentam características e fundamentos que os diferenciam sobremaneira. Esses dois ramos do direito, segundo Castro Jr. (2007), confundem-se com a própria história da humanidade.

Na verdade, o mar, desde tempos remotos, habitou a mente e o imaginário dos homens. Palco de grandes conquistas, glórias e fracassos, o mar já foi “morada” de criaturas demoníacas, monstros imaginários, e abismos sem fim aguardavam aqueles que ousassem, de alguma forma, transpô-lo.

Os primeiros registros de navegação entre os povos de que se tem notícia, datam da antiguidade, com os fenícios. Além destes, segundo Raphael (2008), surgem como grandes navegadores da época, os gregos e os etruscos. Até que, com o advento do Império Romano, este acaba por dominar as relações econômicas entre os povos

² Água de lastro é a água captada pelo navio com a finalidade de preencher tanques para garantir a estabilidade do navio durante a sua navegação. Ela garante a segurança operacional do navio quando este encontra-se sem carga (BARBÉRIO, 2007).

³ Alijamento é o ato de lançar na água as coisas encontradas a bordo (PORTO, 2006).

desenvolvidas via mar. Esta situação perdurou por todo o Império Romano até o seu declínio e fim no final do século V d.C.

Durante a Idade Média, com as Cruzadas, o comércio internacional inaugura nova fase de expansão.

Sendo que, posteriormente, as grandes navegações e a conquista do Novo Mundo, representam um dos elementos influenciadores do fim da Idade Média e início da Idade Moderna, alçando Portugal, Espanha e Holanda como grandes potências mundiais (BARROS, 2007).

A partir da Revolução Industrial (século XVIII), a Inglaterra surge como potência econômica e reconhecidamente torna-se a “rainha dos mares”.

Já no século XX, após a 2ª Guerra Mundial, além das duas superpotências mundiais, Estados Unidos da América (EUA) e a extinta União das Repúblicas Socialista Soviética (URSS), dominarem o comércio marítimo internacional, países como Japão e Alemanha, configuram-se como importantes atores no interior desse tipo de comércio (RAPHAEL, 2008).

Durante todo esse processo surgem diversas regras criadas para reger esse tipo de navegação e comércio realizado por via marítima. Dentre os mais antigos, podemos citar o Código de Hamurabi (século XVIII a.C.)⁴ e o Código de Manu (século XIII a.C.)⁵. De acordo com este primeiro, segundo Castro Jr. (2007, p. 309), encontravam-se regras referentes à “construção naval, fretamento de navios a vela e a remo, responsabilidade do fretador⁶, abalroamento⁷ e indenização pelo causador dos danos”.

Hodiernamente 95% do comércio internacional de mercadorias é efetuado por transporte marítimo. O mar reina absoluto como a principal via de escoamento do comércio entre os países.

⁴ O Código de Hamurabi (baseado na lei de talião “olho por olho, dente por dente”) é reconhecido como um dos mais antigos conjuntos de leis a serem encontrados pelo homem moderno. Datado de 1800 a. C. – aproximadamente – o Código consiste em uma reunião de leis concebida pelo rei Hamurabi, da antiga Mesopotâmia, fundador do I Império Babilônico. Diante da diversidade dos povos que se reunia em torno da cidade da Babilônia, Hamurabi se viu defronte da necessidade de criação de um instrumento legal mediante o qual o controle e a administração social de intensa diversidade cultural - que se reunia sob o domínio do Império Babilônico - fossem capitaneados institucionalmente. Em uma tentativa de união jurídica do mundo mesopotâmico, o antigo legislador visou harmonizar os usos e costumes das populações e estendeu as regras, explicitadas no ordenamento jurídico em questão, a todos os seus súditos. (CÓDIGO DE HAMURABI, 2011)

⁵ O Código de Manu, escrito em sânscrito por volta de 1.300 a. C., faz parte de uma coleção de livros bramânicos constituindo-se na legislação mais antiga referente ao **mundo indiano**. Foram as normas jurídicas contidas no Código de Manu que estabeleceram o sistema de castas na sociedade hinduista. (CÓDIGO DE HAMURABI, 2011).

⁶ Fretador é aquele que cede a embarcação ou o navio a frete

⁷ Abalroar significa chocar-se. O abalroamento é o choque acidental ocorrido entre duas embarcações (CALIXTO, 2006)

“O mundo do comércio internacional trafega pelo mar. Nenhum outro meio de transporte, seja rodoviário, ferroviário ou aéreo, é capaz de transportar a quantidade de carga que um navio cargueiro pode transportar em cada viagem” (RAPHAEL, 2008, p. 14).

Nesse sentido, surge o ramo do direito cujo objeto seja a criação e o estabelecimento de normas jurídicas que venham a reger a navegação em todas as suas peculiaridades que lhes são próprias, o Direito Marítimo.

3. Análise sobre o conceito de Direito Marítimo

Como dissemos anteriormente, o Direito Marítimo e o Direito de Navegação são, por vezes, tratados como matérias similares pelos nossos doutrinadores.

O Direito da Navegação é ramo do direito que traz em seu bojo um complexo de normas que regem o tráfego da navegação marítima e aérea em âmbito nacional e internacional. Neste ramo do direito prevalecem as normas de Direito Público, como “as normas de sinalização náutica e os regulamentos internos e internacionais para o tráfego aquaviário” (CATRO JR., 2007, p. 620).

Já o Direito Marítimo é um ramo do direito cuja natureza é mista. Seu complexo de normas regula o transporte de pessoas e coisas, realizado por via marítima, fluvial ou lacustre. Todo e qualquer tipo de comércio realizado por tais vias, encontra no Direito Marítimo, as regras para sua eficaz execução. Suas normas têm como objeto a segurança do transporte aquaviário.

De acordo com SILVA (1987 apud RAPHAEL, 2003, p. 19):

Entende-se como Direito Marítimo o complexo de regras, emanadas das leis, de tratados ou dos usos comerciais, pelos quais se regem as relações jurídicas da navegação ou de todo comércio sobre águas navegáveis, sejam referentes às embarcações ou navios, sejam referentes às pessoas que participam de suas atividades ou aos contratos que se geram no comércio marítimo.

Para o Direito Marítimo, o termo embarcação trazido pela definição acima é gênero do qual o navio é espécie. Embarcação seria toda e qualquer construção navegável independente das características que venha a apresentar.

O Decreto nº. 87.648/83 (BRASIL, 2007a) define o que vem a ser embarcação: “Toda construção suscetível de se locomover n’água, quaisquer que sejam suas características”. O artigo 2º, da lei nº. 9.537/97 (BRASIL, 2007b), reza em seu inciso V que embarcação “é qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando

rebocadas, as fixas, sujeita à inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas”.

Assim sendo, toda e qualquer construção fruto do trabalho humano, passível de locomoção na água, cujo objetivo seja o de transportar pessoas ou coisas por vias navegáveis é considerado embarcação.

Já a definição de navio apresenta características mais restritas. De acordo com o Decreto nº. 15.788/22 (BRASIL, 2008), navio seria “toda construção náutica destinada à navegação de longo curso, de grande ou pequena cabotagem⁸, apropriada ao transporte marítimo ou fluvial”.

Devemos salientar que o navio deverá ser sempre de grande porte e possuir propulsão própria.

4. Fontes do Direito Marítimo

Fonte, em seu sentido próprio, significa a origem, a nascente, de onde surge um veio d'água.

Na ciência do Direito, fonte seria a origem, os fatores que influenciaram o seu surgimento, os fundamentos sobre os quais se alicerçaram as normas jurídicas.

As fontes do direito são divididas em materiais e formais (MARTINS, 2008).

As fontes materiais, como o próprio nome já diz, dizem respeito à matéria do Direito. Elas são constituídas pelos fatores sociais (questões históricas, políticas, econômicas, morais, etc.) e pelos valores sociais de cada época. São fatores que emergem da própria realidade social de um determinado povo, em uma época específica. (DINIZ, 2014).

Já as fontes formais, são consideradas os canais através dos quais se manifestam as fontes materiais. Ou seja, a maneira pela qual o Direito se expressa e é aplicado na sociedade. Elas são constituídas pela legislação, jurisprudência, costumes, doutrina, princípios gerais do Direito e analogia. Como bem afirma Campos (2005, p. 20), as

⁸ De acordo com Raphael (2003, p. 37), nos termos do art. 18 do Regulamento para o Tráfego Marítimo navegação de “longo curso é a realizada no tráfego marítimo mercantil entre os portos do Brasil e os portos estrangeiros” já a “grande cabotagem é a realizada no tráfego marítimo mercantil entre os portos brasileiros e entre estes e os portos da Costa Atlântica da América do Sul, das Antilhas e da Costa Leste da América Central, excluídos os portos de Porto Rico e Ilhas Virgens”.

fontes formais são “[...] os modos de manifestação da vontade social na expressão do Direito [...]”⁹.

A principal fonte formal do direito brasileiro (de tradição romano-germânica)¹⁰ é a lei (MONTORO, 2008). É através dela que o Direito se expressa de forma mais precisa e frequente no interior de nossa sociedade.

O Direito Marítimo nacional e internacional, também encontra na lei, tratados e convenções, a sua principal fonte (MARTINS, 2007). Apesar de, por vezes, serem utilizados os usos e costumes comerciais na resolução de conflitos náuticos, esse ramo do Direito é considerado, por muitos autores, o mais normatizado do mundo jurídico.

A legislação marítima brasileira sofre grande influência do Direito Internacional Marítimo, cujas normas são elaboradas, em sua maioria, pela *Internacional Maritime Organization*, a IMO, a qual tem como principal objetivo promover a regulamentação do tráfego e a segurança da navegação (CASTRO JR., 2007).

Segundo Calixto (2006, p. 19),

[...]poucas organizações multilaterais têm tanta importância para o Brasil como a Organização Marítima Internacional (IMO), pois todas as discussões realizadas, todas as decisões lá tomadas têm impacto sobre as atividades portuárias, o transporte marítimo, a indústria do petróleo nacional [...].

Além destas atividades apontadas por Calixto (2006), a questão da preservação do meio ambiente marinho também faz parte do conjunto de normas elaboradas pela IMO. Foi a partir da década de 1960, que tais questões adentraram na pauta de discussão e normatização jurídica dessa organização através de diferentes convenções. Nessa época, verificou-se que dentre tantas consequências trazidas pelo intenso fluxo de navegação marítima havia o crescimento da poluição do meio ambiente marítimo (MORE, 2002), ocasionada por derramamentos de óleo, água de lastro, alijamentos, acidentes marítimos, etc.

Segundo Castro Jr. (2007), houve consideráveis mudanças no tratamento da questão ambiental marítima por parte da IMO. A primeira grande atuação da IMO nesse

⁹ Além das fontes formais por nós citadas, Campos (2005), afirma que a equidade e o regulamento e contrato coletivo também destas fazem parte. No entanto, optamos por citar as fontes formais que incidem com mais frequência na doutrina e literatura jurídicas.

¹⁰ O Direito de tradição romano-germânica é o mais difundido no mundo. Baseado no Direito Romano este sistema jurídico encontra na legislação a sua principal forma de expressão e aplicação social. Em contrapartida a esse sistema há o sistema jurídico da *Common law* (o Direito anglo-saxão que significa “direito comum”), o segundo mais disseminado no mundo, o qual possui o costume como sua principal fonte de expressão e aplicação social, assim a *Common Law* também é chamada de Direito consuetudinário ou Direito costumeiro.

sentido ocorreu em 1969, a partir da adoção da Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo. Esta Convenção foi elaborada dois anos após o encalhe do navio Torrey Canyon no Canal da Mancha que derramou 123 mil toneladas de óleo no mar. Constatou-se, com esta tragédia ambiental, que os mecanismos de compensação por danos da poluição de petróleo, até então adotados, não custeavam os prejuízos por esta causados. A IMO passou, então, a tratar a segurança da navegação como uma questão intrinsecamente ligada à preservação ambiental marítima.

Nesse sentido, como os acidentes marítimos e seus efeitos passaram a ser recorrentes, as medidas emanadas pela IMO passaram a objetivar, principalmente, a elevação dos padrões de segurança da navegação em nível mundial, numa clara alusão ao princípio da precaução. A IMO passa a eleger, através de suas convenções os princípios do poluidor pagador e da precaução como os mais adequados no combate e prevenção da poluição marinha.

No Brasil há farta legislação acerca de tal matéria sendo que, a instituição pública responsável por normatizar e aplicar regras referentes ao transporte marítimo e à poluição do meio ambiente marinho é a Autoridade Marinha, exercida pelo Comando da Marinha, do Ministério da Defesa¹¹. E, assim como a IMO, a legislação brasileira acerca do direito marítimo traz em seu bojo os princípios da precaução e do poluidor-pagador como norteadores das ações antrópicas sobre o meio ambiente marinho.

5. Princípio da Precaução e do Poluidor Pagador

Os princípios fazem parte de toda e qualquer ciência. São eles que definem os pontos básicos e o alicerce do Direito. Representam as bases nas quais está fundamentado o Direito.

¹¹ De acordo com o artigo 17 da Lei Complementar nº. 97/99 temos que:

Art. 17 – Cabe à Marinha, como atribuições subsidiárias particulares:

[...]

IV – implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas.

Parágrafo único – Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Marinha o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando com “Autoridade Marítima”, para esse fim (BRASIL, 2007c)

Em nosso ordenamento jurídico marítimo, no que tange à poluição marinha, dois princípios são fundamentais, o princípio da precaução e o princípio do poluidor pagador.

O princípio da precaução foi proposto formalmente durante a Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), a Rio 92. Durante esta conferência foram elaborados e aprovados diversos documentos, dentre eles a Declaração do Rio, na qual se encontra o princípio da precaução:

PRINCÍPIO 15 – De modo a proteger o meio ambiente, o princípio da precaução deve ser amplamente observado pelos Estados, de acordo com suas capacidades. Quando houver ameaça de danos sérios ou irreversíveis, a ausência de absoluta certeza científica não deve ser utilizada com a razão para postergar medidas eficazes e economicamente viáveis para prevenir a degradação ambiental (CNUMAD, 1992).

Esse princípio seria, portanto, a garantia contra os riscos potenciais, pois caso não haja certeza a respeito do impacto ambiental a ser ocasionado por determinada ação antrópica, tal atividade deveria ser cessada até que sejam produzidos novos estudos e se tenha a certeza sobre todas as suas consequências, riscos e possíveis danos provocados ao meio ambiente (MARTINS, 2005).

O princípio da precaução também se encontra presente em duas convenções internacionais ratificadas pelo Brasil. Na Convenção da Diversidade Biológica (1992) e na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima (1992) em seu artigo 3º. (MARTINS, 2007).

Artigo 3 Princípios

Em suas ações para alcançar o objetivo desta Convenção e implementar suas disposições, as Partes devem orientar-se inter alia , pelo seguinte:

[...]

3. As Partes devem adotar medidas de precaução para prever, evitar ou minimizar as causas da mudança do clima e mitigar seus efeitos negativos. Quando surgirem ameaças de danos sérios ou irreversíveis, a falta de plena certeza científica não deve ser usada como razão para postergar essas medidas, levando em conta que as políticas e medidas adotadas para enfrentar a mudança do clima devem ser eficazes em função dos custos, de modo a assegurar benefícios mundiais ao menor custo possível. Para esse fim, essas políticas e medidas devem levar em conta os diferentes contextos sócioeconômicos, ser abrangentes, cobrir todas as fontes, sumidouros e reservatórios significativos de gases de efeito estufa e adaptações, e abranger todos os setores

econômicos. As Partes interessadas podem realizar esforços, em cooperação, para enfrentar a mudança do clima. (BRASIL, 1998a).

Com relação à matéria específica sobre o direito marítimo internacional, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (ou Convenção do Mar de 1982), estabelece, em seu artigo 145, que é obrigação dos Estados-membros dessa convenção prevenir, reduzir e controlar a poluição ocasionada no meio ambiente marinho (CASTRO JR, 2007)

A Constituição Federal de 1988, em seu art. 225, incorpora expressamente ao ordenamento jurídico brasileiro, o princípio da precaução, afirmando que se deve:

[...]

IV – Exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;

V – Controlar a produção, a comercialização e o emprego de técnicas, métodos e substâncias que comportem risco para a vida, a qualidade de vida e o meio ambiente; [...] (BRASIL, 2006).

No artigo 2º do Decreto nº. 4.136/2002 (BRASIL, 2007d), o legislador prevê que a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (1973), no interior da qual encontra-se, dentre outros, o princípio da precaução, deverá ser observada pelo Brasil.

Art. 2º Para os efeitos deste Decreto, são estabelecidas as seguintes definições:

I - Marpol 73/78: Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, concluída em Londres, em 2 de novembro de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, concluído em Londres, em 17 de fevereiro de 1978, e emendas posteriores, ratificadas pelo Brasil; [...]. (BRASIL, 2002).

Com relação ao princípio do poluidor pagador, este consiste em obrigar o poluidor a arcar com os custos de medidas reparadoras em face dos danos por ele ocasionados ao meio ambiente (MARTINS, 2005). Dessa forma, esse princípio possui um caráter econômico já que obriga o poluidor à responsabilidade sobre os custos relativos à reparação do dano já ocasionado.

Segundo Barbério (2007), o princípio do poluidor pagador não deve ser considerado como um princípio permissivo em face da poluição ambiental. Pelo contrário, este princípio enfatiza a responsabilidade que o poluidor tem em face do dano

ocorrido em repará-lo. No entanto, mesmo com a incorporação do princípio do poluidor pagador pelo ordenamento jurídico brasileiro não podemos observar mudanças significativas no que tange à diminuição de acidentes marítimos ou à poluição marítima resultante de outras causas.

O princípio do poluidor pagador também está presente na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (ou Convenção do Mar de 1982)¹², e na Declaração do Rio, citadas anteriormente. De acordo com esta última em seu Princípio 16: “as autoridades nacionais devem promover a internalização dos custos ambientais e o uso de instrumento econômicos, considerando que o poluidor deve, em princípio, arcar com os custos da poluição [...]”. (CNUMAD, 1992).

Os tratados e convenções internacionais de um modo geral tratam a respeito desses dois princípios basilares do Direito Ambiental Internacional, mas percebemos que é o princípio do poluidor pagador, o mais presente no interior do ordenamento jurídico desse ramo específico da ciência do Direito.

Em nível brasileiro, seguindo o ordenamento jurídico internacional, também podemos perceber que o princípio do poluidor pagador é o mais presente na legislação acerca da preservação do meio ambiente marinho.

A Lei nº 7.661/98, que Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, indica no caput de seu art. 7º que:

A degradação dos ecossistemas, do patrimônio e dos recursos naturais da Zona Costeira implicará ao agente a obrigação de reparar o dano causado e a sujeição às penalidades previstas no art. 14 da Lei nº. 6.938, de 31 de agosto de 1981, elevado o limite máximo da multa ao valor correspondente a 100.000 (cem mil) Obrigações do Tesouro Nacional - OTN, sem prejuízo de outras sanções previstas em lei. (BRASIL, 2007e)

Já a Lei nº. 9.605/98 (BRASIL, 2007f), dispõe especificamente, sobre as sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional. Em seu art. 6º, consta inclusive, que a situação econômica do infrator será considerada em caso de multa¹³.

¹² A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar criou limites para diversos espaços do domínio marítimo e foi celebrada em 1982 em Montego Bay, sendo que o Brasil ratificou esse documento em 1988. (BESSA e FINOTTI, 2011).

¹³ Art. 6º Para imposição e gradação da penalidade, a autoridade competente observará:

6. Considerações finais

Desse modo, a partir de análise do ordenamento jurídico brasileiro, no que tange às leis sobre preservação do meio ambiente marinho, podemos constatar que esta matéria é tratada pelo legislador pátrio tendo como princípios basilares a precaução e o poluidor pagador.

Porém, é o princípio do poluidor pagador quem recebe mais atenção do legislador brasileiro. Tendência esta seguida a partir dos tratados e convenções estabelecidos pela IMO. Além disso, percebemos que os textos dos referidos tratados e convenções estabelecidos pela IMO são por vezes apenas sugestivos, o que traz como consequência o não cumprimento desses ordenamentos jurídicos, pois representariam uma responsabilidade moral e não legal.

Mas, podemos afirmar que não só de tratados e convenções se constitui o Direito Marítimo. Como vimos, a matéria atinente a esse ramo da ciência do Direito, no que diz respeito especificamente à preservação do meio ambiente marinho é, como afirmamos, a mais normatizada do meio jurídico. No entanto, tal característica não faz com que a poluição marinha, fruto do intenso fluxo de navios transportadores de mercadorias entre os países, seja coibida de modo eficaz.

Na verdade estamos diante do seguinte quadro, quanto mais acidentes e poluição ocorrem em vias navegáveis marítimas, mais normas são criadas. A constante criação de novas normas demonstra que o atual contexto jurídico não está sendo eficaz no combate à poluição marinha. Sendo mister que o complexo de normas referentes a esse ramo do direito seja revisto, para que futuros desastres ambientais marítimos sejam evitados.

Além disso, o ordenamento jurídico não limita e/ou impede a poluição e os desastres ambientais marítimos. Seu principal objetivo é regular o comércio internacional de mercadorias e, como vimos, o mar é a principal via de escoamento destas mercadorias. A questão portanto - assim como toda a problemática ambiental - gira mais em torno da questionável e controvertida relação entre preservação ambiental e atual modelo sócio econômico adotado mundialmente (salvo raras exceções), do que

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

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

III - a situação econômica do infrator, no caso de multa. (BRASIL, 1998b).

na maneira pela qual poderíamos elaborar regras mais eficazes e cogentes para que os princípios da prevenção e do poluidor pagador sejam cumpridos no Direito Marítimo.

REFERÊNCIAS

BARBÉRIO, Alessandro Luiz. A proteção da água de lastro no direito brasileiro. In: CASTRO JÚNIOR. Osvaldo Agripino (org.). **Direito marítimo made in Brasil**. São Paulo: Lex Editora, 2007.

BARROS, José Fernando Cedeño de Barros. **Direito do mar e do meio ambiente, a proteção de zonas costeiras e litorais pelo acordo Ramoge**: contribuições para o Brasil e para o Mercosul. São Paulo: Aduaneiras: 2007.

BESSA, Jammes Miller; FINOTTI, Iza Maria. **O direito do mar**: um ensaio sobre a convenção de Montego Bay à constituição federal de 1988. 2011. Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br>>. Acesso em: 03 abr. 2013.

BRASIL. **Decreto nº 2.652, de 1º de julho de 1998**. Promulga a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, assinada em Nova York, em 9 de maio de 1992. 1998 (a). Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 19 mar. 2013.

_____. **Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998**. dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. 1998 (b). Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 19 mar. 2013.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988 / obra coletiva de autoria da Editora Saraiva com a colaboração de Antônio Luiz de Toledo Pinto, Márcia Cristina Vaz dos Santos Windt e Livia Céspedes. 38. ed. atual. São Paulo: Saraiva, 2006.

_____. **Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002**. Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, e dá outras providências. 2002. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 20 fev. 2013.

_____. Decreto nº. 87.648 de 24 de setembro de 1982. In: BOTELHO, Martinho Martins. **Coletânea de legislação brasileira do direito marítimo e portuário**. São Paulo: Lex Editora, 2007 (a).

_____. Lei nº. 9.537 de 11 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. In: BOTELHO, Martinho Martins. **Coletânea de legislação brasileira do direito marítimo e portuário**. – São Paulo: Lex Editora, 2007 (b).

_____. Lei Complementar nº. 97 de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. In: BOTELHO, Martinho Martins. **Coletânea de legislação brasileira do direito marítimo e portuário.** – São Paulo: Lex Editora, 2007 (c).

_____. Decreto nº. 4.136 de 20 de fevereiro de 2002. Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, e dá outras providências. In: BOTELHO, Martinho Martins. **Coletânea de legislação brasileira do direito marítimo e portuário.** – São Paulo: Lex Editora, 2007 (d).

_____. Lei nº 7.661 de 16 de maio de 1998. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências. In: BOTELHO, Martinho Martins. **Coletânea de legislação brasileira do direito marítimo e portuário.** – São Paulo: Lex Editora, 2007 (e).

_____. Lei nº 9.605 de 12 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. In: BOTELHO, Martinho Martins. **Coletânea de legislação brasileira do direito marítimo e portuário.** São Paulo: Lex Editora, 2007(f).

_____. Decreto nº. 15.788 de 1922. In: RAPHAEL, Leandro. **Direito marítimo.** São Paulo: Edições Aduaneiras, 2008.

CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional.** 2. ed. São Paulo: Lex Editora, 2006.

CAMPOS, Nelson Renato Palaia de Ribeiro. **Noções essenciais de direito.** 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

CASTRO JR., Osvaldo Agripino (org.). **Direito marítimo made in Brasil.** São Paulo: Lex Editora, 2007.

CNUMAD – CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. **Declaração do Rio de Janeiro sobre meio ambiente e o desenvolvimento.** Rio de Janeiro, 1992.

CÓDIGO DE HAMURABI. Código de Manu (Livros oitavo e nono), Lei das XII Tábuas. Supervisão editorial Jair Lot Vieira. 3. ed. São Paulo: EDiPRO, 2011.

DINIZ, Maria Helena. **Compêndio de introdução à ciência do direito: introdução à teoria geral do direito, à filosofia do direito, à sociologia jurídica e à lógica jurídica.** Norma jurídica e aplicação do direito. 25 ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

MARTINS, Sérgio Pinto. **Instituições de direito público e privado.** 8. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

MARTINS, Rúbia. **A discussão internacional sobre desenvolvimento sustentável: de Estocolmo (1972) a Johannesburgo (2002).** Marília, 2005. Dissertação (Mestrado em

Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências, Universidade Estadual Paulista, Marília, 2005.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de direito marítimo**. São Paulo: Manole, 2007.

MONTORO, André Franco. **Introdução à ciência do direito**. 27. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2008.

MORE, Rodrigo Fernandes. A poluição do meio ambiente marinho e o princípio da precaução . **Jus Navigandi**, Teresina, ano 6, n. 58, ago. 2002. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=3194>>. Acesso em: 01 set. 2010.

PORTO, Marcos Maia. **Portos e o desenvolvimento**. São Paulo: Lex Editora, 2006.

RAPHAEL, Leandro. **Direito marítimo**. São Paulo: Edições Aduaneiras, 2008.

SILVA, De Plácido e. **Vocabulário jurídico**. 10. ed. Atualizador Nagib Slaibi Filho. São Paulo: Forense, 1987.