

## Disque 222-4164 ou 223-7344 e denuncie a poluição da baía de Vitória

A Capitania dos Portos mantém um eficiente sistema de vigilância para combater a poluição da baía de Vitória. As ocorrências diminuíram — 20 autos foram lavrados em 1976 para apenas seis até agora neste ano — principalmente por causa do alto valor das multas. Em junho do ano passado, o navio liberiano World Gala pagou mais de cinco milhões de cruzeiros à Capitania dos Portos. O oficial de relações públicas do órgão, Alfredo Costa da Cruz, explica o funcionamento do sistema de fiscalização à poluição e avisa que todas as denúncias, mesmo as anônimas, serão investigadas. Para isso, o público pode utilizar os telefones 222-4164 e 223-7344.

Tinoco dos Anjos

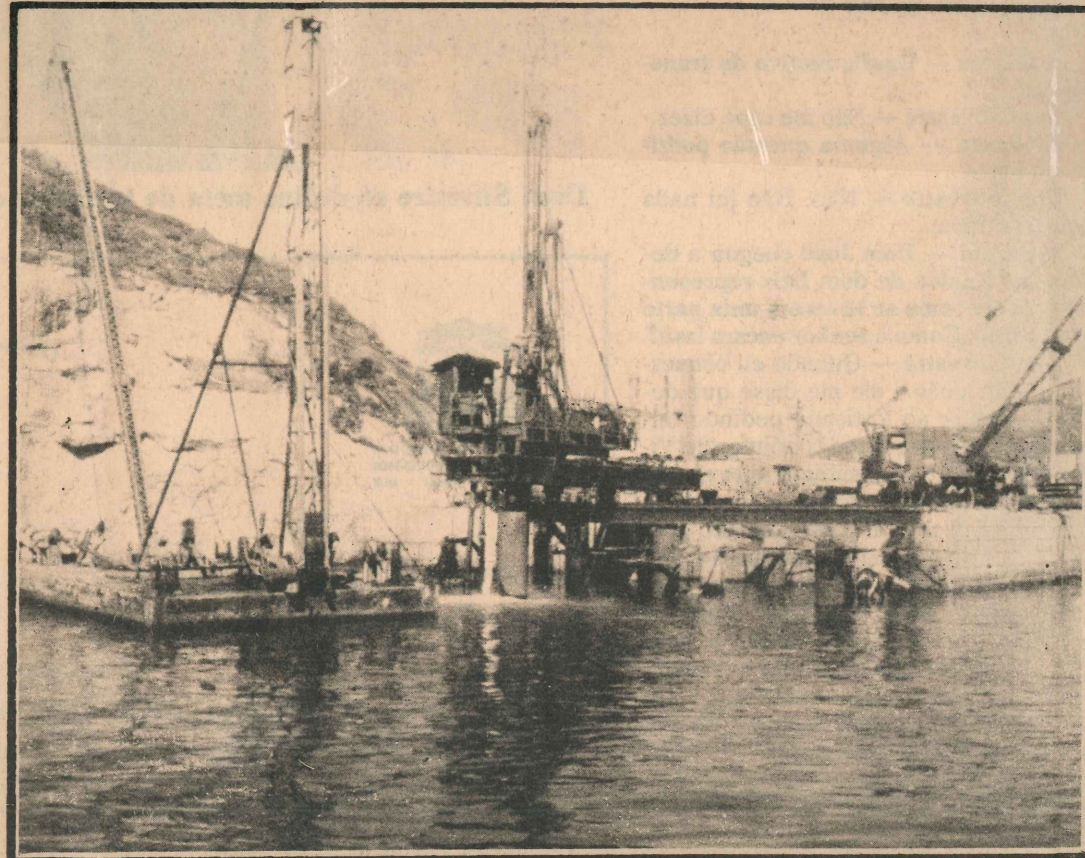
A GAZETA — Qual é a situação hoje da poluição na baía de Vitória? Trace um quadro resumido.

**ALFREDO COSTA DA CRUZ** — No que se refere à Marinha, tenho aqui um estatístico, a poluição caiu bastante. Em 76 nós fizemos 20 autos de infração, em 81 fizemos, até hoje, apenas seis autos. Eu acredito que isso seja em decorrência da preocupação que as multas vêm trazendo aos comandantes. Os navios da Marinha Mercante, hoje em dia, somente trafegam com um seguro contra a poluição. A poluição é feita e o seguro paga. Obviamente, cada companhia arca com seu seguro. E essa preocupação com o seguro é porque a multa é pesada. A Lei 5.357, de 1967, pune as embarcações por poluir, não diz a quantidade, dois por cento do maior salário mínimo vigente por tonelada de arqueação ou fração de cada navio... Arqueação é uma medida de volume, quer dizer, os navios maiores pagam mais, certo? Pode ser até que um navio pequeno polua mais que um navio maior... não é normal, isso, entende, obviamente os navios maiores são os grandes petroleiros. E como tivemos um caso recente no Rio Grande, a tendência dos petroleiros é poluir muito mais, mas



Gildo Loliola

*A confecção de um processo de multa por poluição é um trabalho minucioso, procurando evitar que as companhias recorram e sejam bem sucedidas*



**A poluição da baía de Vitória tem diminuído, segundo a Capitania dos Portos**

não existe limite. Tanto faz o cara jogar um balde dentro d'água como uma tonelada. A lei é genérica nesses casos.

**A GAZETA — A baía de Vitória recebe mais navios de pequeno ou de grande porte?**

**ALFREDO CRUZ** — Nós temos o problema de Tubarão, embora a poluição de Tubarão, no aspecto de Marinha, tenha diminuído bastante. Os comandantes de navios estão bastante alertados, o capitão dos Portos fez uma portaria sobre isso. O que choca mais ao pessoal de navio é o gasto que a companhia tem, isso, em suma, é o que pesa mais. Então, tendo em vista o valor das multas contra a poluição, esse cuidado tem sido bem maior.

**A GAZETA — Em geral, qual é o valor de uma multa desse tipo?**

**ALFREDO CRUZ** — Só para você ter uma idéia: os 20 autos lavrados em 1976 trouxeram uma multa no valor de Cr\$ 6 milhões (seis milhões de cruzeiros). Em 81, mas seis laudos até hoje aplicados, nós tivemos Cr\$ 5.853.000. (cinco milhões, oitocentos e cinquenta e três mil cruzeiros), isto até 30 de setembro. Agora, às vezes parece fácil. As vezes, a Capitania recebe denúncias telefônicas... e são muito bem-vindas essas denúncias, qualquer denúncia que chega à Capitania é imediatamente investigada, mesmo que a pessoa não se identifique. A Capitania tem serviço vinte e quatro horas por dia

problema de maré. Aqui em Vitória, a maré é bastante forte em certos locais, então, o óleo não fica parado, no que que o navio poluiu... não fica poluindo horas e horas, às vezes é uma pequena poluição, a não ser em casos de grandes acidentes, de grandes petroleiros que encalhem, mas, normalmente, o que ocorre é um deslastre, um erro de manobra e, então, o óleo cai dentro d'água. O importante para a gente é a fotografia do óleo e o costado jogando óleo ou manchas de óleo recentes. Esse é o segundo passo. São tiradas várias fotografias, inclusive com mergulhador... a maré tende a levar as manchas de óleo... essa é a parte mais difícil, e normalmente o comandante diz que não é dele. Ninguém quer ser multado, porque a companhia vai em cima do comandante. Então, é apanhada a mostra do óleo... Nós temos fotografos. Cada homem da Polícia Naval sai com um fotógrafo.

Além disso, e continuando a falar sobre a mecânica do auto de infração, vem uma comunicação interna do inspetor para a Capitania, juntamente com fotografias, declarações das testemunhas, o comandante recebe uma papeleta dizendo que ele será multado, amostras do óleo e nós liberamos a companhia, o fretador do navio ou seu representante assina um termo de responsabilidade, em nome do armador, para que nós possamos liberar o navio. O pagamento da multa

aqui, nunca voltou atrás. Mantive. Ai, a segunda instância para se recorrer é a DPC (Diretoria de Portos e Costas), com sede no Rio de Janeiro, que é o órgão ao qual nós somos subordinados. Esse recurso será examinado pelo almirante. O inquérito, portanto, tem que ser muito bem feito para que não volte constando "indeferido" ou "deferido" na petição de recurso.

**A GAZETA — Neste ano foram lavrados apenas seis autos. Isso pode ser atribuído às dificuldades de se elaborar um processo desse tipo ou à diminuição da poluição na baía de Vitória?**

**ALFREDO CRUZ** — A poluição tem diminuído. Nós só não conseguimos apurar aqui três denúncias, uma delas feita pela TV GAZETA. Fomos ao local, mas era impossível. Lá estavam atracados vários navios e foi impossível detectarmos. Era de madrugada e, quando chegamos, a poluição já tinha começado há tempo. O navio era pequeno, a poluição também. Com o passar da hora, a ação da maré, dificulta muito constatar a poluição.

**A GAZETA — Quais são as formas de poluição praticadas pelos navios?**

**ALFREDO CRUZ** — Olha, para este tipo de lei, é só poluição de óleo.

bonos e detritos, lixo de cozinha, livros de sólidos flutuantes. E cinquenta milhas náuticas do ponto mais próximo de terra e com navio nunca inferior a sete nós, os sólidos flutuantes degradáveis, os esgotos das praças de máquinas contaminadas com hidrocarboneto; os detritos não degradáveis, bem como resultado de limpeza de reservatórios ocupados por derivados de petróleo nos porões, onde foram usados produtos químicos, não poderão ser lançados ao mar. Todo lixo de bordo deverá ficar em recipiente fechado a fim de que não seja lançado ao mar por efeito de chuva ou vento". Então, essa é a portaria que temos em vigor aqui para o nosso litoral. Com isso, temos evitado bastantes coisas.

**A GAZETA — Quais são as condições materiais com que conta a Capitania para dar combate à poluição marítima?**

**ALFREDO CRUZ** — Temos lanchas, em cada porto desses temos um fiscal, além do pessoal da Guarda Portuária, que, militarmente, é subordinado à Capitania dos Portos e que nos tem ajudado bastante, além de patrulhas constantes. No momento, o equipamento de fiscalização é suficiente, não sei se no futuro será, mas no futuro a Marinha tende a crescer. E, muito importante, o público nos ajuda. As vezes, o pessoal passando de lancha comunica pra gente.

**A GAZETA — Já foi pior?**

**ALFREDO CRUZ** — Pior em que sentido? O último navio grande que nós pegamos foi no ano passado. Neste ano, o pessoal está tomando muito banho...

**A GAZETA — Que navio foi esse?**

**ALFREDO CRUZ** — Estou com o processo dele aqui... Foi o World Gala, bandeira liberiana. Pagou de multa Cr\$ 5.684.507,20 (cinco milhões, seiscentos e oitenta e quatro mil, quinhentos e sete cruzeiros e vinte centavos), em 21 de junho do ano passado. Foi o último grande navio. Foi muito dinheiro, por isso é que o pessoal está cada vez mais preocupado com isso.

**A GAZETA — Como é aplicado o dinheiro recolhido em multas?**

**ALFREDO CRUZ** — Uma parte vem para a Capitania e nós praticamente aplicamos o dinheiro na Polícia Naval, em aquisição de filmes, máquinas fotográficas, material para ajudar a parte de fiscalização da poluição. E outra parte do dinheiro é recolhida ao Fundo Naval.

**A GAZETA — A Capitania recebe denúncias a qualquer hora?**

**ALFREDO CRUZ** — Vinte e quatro horas por dia. A colaboração é constante. As pessoas podem fazer denúncias sobre poluição à Capitania pelos telefones 222-4164 e o 223-7344. São dois telefones, acho que é o bastante.

tem serviço vinte e quatro horas por dia e pessoal pronto para isso. Cada dia tem um homem escalado só para poluição, um supervisor que fica somente para isso, com material, máquina fotográfica, para apanhar o óleo. A mecânica de um auto de infração é, basicamente, a seguinte: chega a denúncia, sai o homem da Polícia Naval, normalmente três homens, o motorista e mais dois, um supervisor, que normalmente é um suboficial-sargento. Para que seja um auto bem feito, vou lhe mostrar aqui um auto... É lavrado um auto, mas este só é lavrado com toda certeza. Nós não lavramos autos aleatórios. Como confirmar a poluição? São necessárias, no mínimo, duas testemunhas, que não sejam membros da Capitania e, obviamente, do navio... mas ninguém do navio, normalmente, testemunha... Então, isso já é a primeira parte difícil: encontrar duas pessoas que tenham visto. Porque às vezes o cara que denunciou é um passante, que não vai ficar no local esperando a Capitania chegar. O pessoal, às vezes, tem medo de se envolver. E é um processo tão simples. Acredito que quanto mais nós falarmos sobre isso melhorará a denúncia que o público possa fazer e contribuir com a Marinha. Além dessas duas testemunhas, é apanhada uma mostra do óleo no mar e uma mostra do óleo do navio. Agora, o navio tem vários tipos de óleo. É preciso saber mais ou menos qual tipo foi lançado. Já é a primeira tarefa do inspetor que vai ao local. Além disso, fotografias. Como todos nós sabemos, em cada local existe o

berar o navio. O pagamento da multa não é imediato, corre um processo.

**A GAZETA — Quanto tempo demora para que seja feito o pagamento de uma multa?**

**ALFREDO CRUZ —** É rápido, dois, três dias, a gente faz isso. O problema é o filme e a amostra. Quando há dúvida, a gente espera a amostra, que normalmente é mandada para São Paulo. Quando há possibilidade de dúvida. Uma semana depois vem o resultado. O pagamento da multa é feito antes dos infratores recorrerem.

Então, a Polícia Naval faz a montagem e envia o laudo para julgamento do comandante da Capitania. Esse julgamento é feito com base nos autos. Desde que eu cheguei aqui, no início de 80, já tivemos dezoito multas por infração. Então, tudo isso é preparado. O tempo que demora é o do laudo de análise, que vai para São Paulo e a revelação das fotografias. Depois, vai para o capitão dos Portos, ele julga, esse julgamento tem que ser criterioso. Há duas instâncias para se recorrer. Primeiro, ao capitão dos Portos. Então, o pessoal é multado, paga a multa e recorre. Normalmente se recorre por imposição das agências de seguro, elas exigem que se faça uma petição ao capitão dos Portos, recorrendo da multa. Desde que estou aqui, só duas vezes o recurso não foi utilizado porque era tão óbvio, tão evidente, que aí a seguradora iria gastar dinheiro à toa. Então, há o recurso em primeira instância ao capitão dos Portos. Ele analisa e, no meu tempo

este tipo de lei, é só poluição de óleo. Existe outro tipo de poluição, que é o lançamento de detritos. Todo navio carrega óleo, certo? Os navios que atracam em Tubarão são os que saem daqui levando minério para o estrangeiro, na rota do Oriente Médio, e voltam de lá carregando petróleo. Esse petróleo, normalmente, é deixado em São Sebastião, no Rio. De lá para cá, os navios vêm deslastrando, quer dizer, lavando porões. Sobre isso, existe uma portaria determinando que a lavagem dos porões deve ser feita a uma certa distância da costa. O capitão dos Portos fez uma portaria, na qual diz o seguinte: "Visando evitar o lançamento no mar de derivados de petróleo, resíduos de carvão, detritos de lixo, solicito a V. Sª..." (esta foi uma carta que enviamos à Associação Profissional de Agentes de Navegação do Espírito Santo antes de baixarmos uma portaria... esta portaria é válida para toda a área de jurisdição, normalmente toda Capitania tem uma portaria dessa). Continuando: "Os navios devem enviar esforços para descarregar para a terra todo tipo de resíduo derivado de petróleo e indício de qualquer tipo, principalmente os sólidos flutuantes decorrentes de limpeza dos porões de carga". Nos portos de Vitória e Capua, o lixo é recolhido pela administração do Porto; em Tubarão, pela Companhia Vale do Rio Doce. O que interessa nessa portaria é o seguinte: "Além de 12 milhas náuticas do ponto mais próximo da terra poderão ser feitos esgotos vivos de hidrocarbonetos, de produtos químicos, resíduos de car-

**A GAZETA — Nos recursos apresentados depois das multas, quais são os argumentos, em geral, mais usados pelas companhias?**

**ALFREDO CRUZ —** Normalmente, quem recorre são advogados. E esses, claro, estão cumprindo sua obrigação, se apegam não à infração, porém mais a como foi preenchido o auto de infração, à filigranas da lei e não vão ao cerne da questão, que é a poluição. Ninguém contesta que o navio não polui. As vezes, o cara contesta que poluiu pouco, poluiu um balde... mas não é nunca isso, depois de lançado ao mar, nunca se sabe... ou então contesta que o auto não foi preenchido em livro, não foi preenchido de forma clara, normalmente, são filigranas.

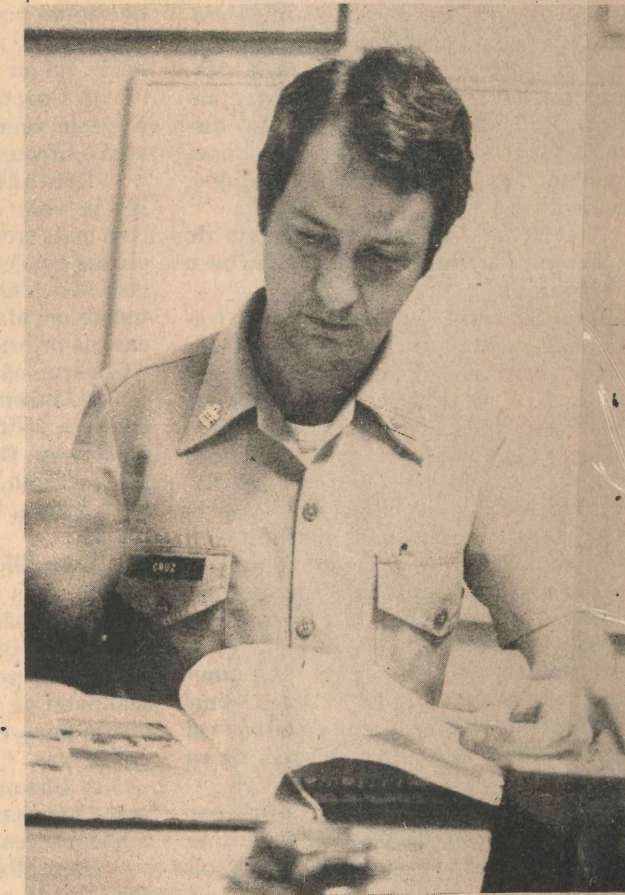
**A GAZETA — Este tipo de poluição de navios, na área de Tubarão, o que pode representar para o banhista, por exemplo?**

**ALFREDO CRUZ —** Acho que quem pode falar melhor sobre isso é a Secretaria de Saúde, eu não posso entrar nessa seara... preferia que você perguntasse isso à Secretaria de Saúde... eu não sou nem médico...

**A GAZETA — Mas dê sua opinião...**

**ALFREDO CRUZ —** Não deve fazer bem... O óleo chega na praia... não faz bem, você sabe disso tão bem quanto eu... mas não posso falar sobre isso, principalmente numa entrevista...

**A GAZETA — Mas a quantidade atual de poluição na praia não é tão ameaçadora assim, certo?**



*"O que choca mais ao pessoal de navio é o gasto da companhia quando é multada"*