

## **COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

### **Projeto de Lei nº 4.296, de 2001**

*Altera a Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, que “dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências”.*

Autor: Deputado **FERNANDO GABEIRA**  
Relator: Deputado **WANDERLEY MARTINS**

#### **I - Relatório**

O projeto de lei ora em exame altera a Lei 9.966/00, que trata da prevenção, do controle e da fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, para estabelecer a desativação gradual da frota de navios de casco simples no transporte de petróleo ou seus derivados.

Ao art. 2º da referida lei são acrescidos quatro incisos, com as definições dos seguintes termos “porte bruto”, “navio-tanque de petróleo bruto”, “navio-tanque de produtos petrolíferos” e “navio petroleiro de casco simples”. São também acrescidos os arts. 14-A e 14-B, que proíbem, respectivamente, o tráfego ou a permanência de navios petroleiros de casco simples em águas sob jurisdição nacional, de acordo com um cronograma determinado em função da idade e das características do navio, e a construção desse tipo de navio em estaleiro nacional, ressalvados os contratos já firmados quando da entrada em vigor da lei que originar-se da presente proposição, o que deve ocorrer na data de sua publicação.

Durante o prazo regimental, não foram oferecidas emendas à proposição neste órgão.

É o nosso relatório.

## II – Voto do Relator

Depois de lamentáveis acidentes ocorridos com petroleiros em vários locais, tornou-se clara a dimensão da ameaça ao meio ambiente e, por extensão, à vida no Planeta representada pelo tráfego de navios sem condições de segurança. Essa preocupação já vem orientando as ações da Organização Marítima Internacional – OMI – há algumas décadas, o que fez com que essa organização procurasse definir um plano de ação para prevenir a poluição ambiental e operacional na atividade marítima. Esse plano de ação conduziu à adoção de vários acordos internacionais, entre os quais destaca-se a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios – MARPOL, adotada em 1973 e alterada em 1978.

Apesar dos esforços, os acidentes continuaram a ocorrer. Um dos mais graves foi o do navio *Exxon Valdez*, que encalhou na costa do Alasca, em 1989, derramando óleo e provocando um desastre ambiental de grande magnitude. Isso motivou o governo americano a adotar, em 1990, uma legislação interna mais severa que a MARPOL 73/78, prevendo a exigência de casco duplo para os navios construídos a partir de então e estabelecendo prazos limites para a operação de navios de casco simples, de acordo com a capacidade do navio e sua idade.

A iniciativa resultou em uma proposta de Regulamento do Parlamento Europeu, que pretende adotar para a Comunidade Européia prazos semelhantes ao da legislação americana. Resultou, também, em nova alteração na MARPOL 73/78 que, apesar disso, ainda é menos contundente que a lei americana, tanto no que se refere aos prazos (enquanto a legislação americana estipula 2015 como último prazo, a MARPOL fixa o limite em 2026), quanto no que tange ao tipo de navio atingido pela norma (a MARPOL só aplica-se a navios com mais de 20 mil toneladas).

Diante do exposto, a proposta do nobre Deputado Fernando Gabeira é das mais oportunas, pois vai permitir alinhar a legislação brasileira com as normas dos países mais desenvolvidos. Os ganhos são grandes. Caso o Brasil não aprove uma legislação interna específica, a convivência no cenário internacional da MARPOL 73/78 com normas mais rígidas pode levar a que os navios impedidos de operar em águas americanas e européias passem a operar no litoral brasileiro e em outras regiões ainda regidas pelas regras da Convenção. Isso aumentaria significativamente o risco de acidentes em nossas águas, com custos incalculáveis para o meio ambiente e para as atividades econômicas ligadas ao mar, como a pesca e o turismo.

O texto ora em exame adota prazos compatíveis com os que estão em estudo pela União Européia e divide as embarcações em três categorias, de acordo com a tonelagem, a idade e o tipo da embarcação. Assim, os navios-tanque de petróleo bruto, com porte igual ou superior a 20 mil toneladas e os navios-tanque de produtos petrolíferos, com porte igual ou superior a 30 mil toneladas, de casco simples e sem tanque de lastro segregado devem cessar suas operações ao atingirem 25 anos ou em 31 de

dezembro de 2005, o que ocorrer primeiro. Se as embarcações acima referidas tiverem casco simples, porém com tanque de lastro segregado, fica estabelecida a idade limite para operação de 30 anos ou a data de 31 de dezembro de 2010, o que ocorrer primeiro. Finalmente, os navios-tanque de petróleo bruto com capacidade entre 3 e 20 mil toneladas e os navios-tanque de produtos petrolíferos com capacidade entre 3 e 30 mil toneladas deverão sair de circulação ao completarem 30 anos ou em 31 de dezembro de 2015.

Certamente que a entrada em vigor dessas normas vai significar uma antecipação do ônus de renovação da frota para os armadores, em comparação com o que seria exigido pelas regras da MARPOL. Entretanto, os benefícios em termos de segurança para o meio ambiente e para a navegação em geral amplamente compensam esse ônus. Ademais, trata-se de uma regra que só afeta um setor específico da navegação marítima.

Dessa forma, votamos pela aprovação quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 4.296, de 2001.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2001.

Deputado WANDERLEY MARTINS  
Relator