

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI N° 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 NEUTON LIMA

I - RELATÓRIO

A proposição que nos chega para análise modifica 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 termos “porte bruto”, “navio-tanque de petróleo bruto”, “navio-tanque de produtos petrolíferos” e “navio petroleiro de casco simples”. São ainda 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.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Século passado, a partir do final da década dos sessenta, os danos ambientais provocados por acidentes com embarcações que transportam petróleo e seus derivados passaram a constituir preocupação generalizada, em razão do aumento do volume do comércio mundial do produto e do incremento do porte dos navios petroleiros.

Àquela época, várias medidas visando à redução da poluição accidental e da poluição operacional começaram a tomar corpo no seio da Organização Marítima Internacional - OMI, destacando-se a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios - MARPOL, adotada em 1973 e reformulada em 1978.

Não obstante o esforço conjunto das Partes, desastres continuaram a acontecer, sendo o mais importante deles, pela extensão dos prejuízos ambientais, o ocorrido com o navio Exxon Valdez, em 1989, na costa do Alasca.

Tal acidente, por sua gravidade e repercussão, levou os Estados Unidos a adotarem, unilateralmente, uma legislação mais severa para a prevenção da poluição por óleo no mar, o chamado Oil Pollution Act, de 1990. De acordo com o cronograma previsto nessa norma, navios petroleiros de casco simples ou com a zona dos tanques de carga parcialmente protegida por tanques de lastro segregado deverão ter suas atividades encerradas até, respectivamente, 2010 e 2015. A par disso, a construção de embarcações com essas características foi proibida, sendo exigido casco duplo de todos os novos petroleiros postos a operar em águas norte-americanas.

Seguindo o exemplo dos Estados Unidos, em 1992, importantes emendas foram introduzidas na MARPOL, especificamente

relacionadas com requisitos de casco duplo: as Regras 13F e 13G do Anexo I daquela Convenção.

A Regra 13F requereu que novos navios-tanque (aqueles cuja construção tivesse sido iniciada após janeiro de 1994 ou concluída após julho de 1996) de 5.000 toneladas e superiores, fossem equipados com casco duplo, separados por um espaço de até 2 metros (nos navios de até 5.000 toneladas, o espaço deve ser pelo menos de 0,76 m). Como alternativa, os navios-tanque puderam incorporar o conceito *mid-deck*, pelo qual a pressão no tanque não excede a pressão hidrostática externa. Outros tipos de *design* também foram aceitos, desde que assegurassem o mesmo nível de proteção contra a poluição em eventos de colisão ou encalhe.

Já a Regra 13G aplicou-se aos navios-tanque existentes, de 20.000 toneladas e maiores, destinados a transportar petróleo bruto, e de 30.000 toneladas e superiores, para o transporte de outros derivados de petróleo. Tais navios-tanque, que tivessem 25 anos de idade e que não tivessem sido construídos de acordo com os requisitos estabelecidos no Protocolo de 1978, deveriam ser ajustados, de forma a disporem de tanques laterais ou fundo duplo, não utilizados para o transporte de carga, em localização de proteção, ou, ainda, que só operassem com carga hidrostaticamente equilibrada. Os navios-tanque construídos de acordo com os padrões do referido Protocolo estariam isentos dessa obrigação até a idade de 30 anos. A Regra 13G entrou em vigor em julho de 1995. Ou seja, na prática, os navios de casco simples sem tanques de lastro protetores, deixariam, a nível internacional, de poder operar a partir de 2007, ou 2012 em alguns casos. Para os navios de casco simples, mas com tanques de lastro protetores, a desativação deveria estar concluída em 2026.

Já sob a vigência das Regras 13F e 13G, novo acidente de grandes proporções, em 1999, agora no litoral da França, com o petroleiro Erika, alterou o rumo e o ritmo das negociações na Organização Marítima Internacional.

Pressionada pela opinião pública, a Comissão das Comunidades Européias apresentou ao parlamento Europeu uma proposta de política de segurança marítima, compreendendo a organização, no âmbito do continente, de uma aplicação mais estrita das convenções internacionais e a adoção de disposições especificamente comunitárias nos casos em que as normas da OMI fossem inexistentes ou insuficientes. Figurava, na proposta, um cronograma de desativação de navios de casco simples com prazos inferiores

aos que haviam sido estabelecidos pela MARPOL em 1992, para evitar que navios banidos das águas americanas passassem a operar nas águas européias.

Em resumo, como haviam procedido os Estados Unidos em 1990, também a Comunidade Européia buscava soluções próprias, e rápidas, para o problema, independentemente de acertos no plano internacional, por intermédio da OMI.

Surge, em face desse contexto, o projeto de lei em exame. Tratou, o Deputado Fernando Gabeira, de estabelecer preceitos tão rígidos como os que pleiteavam os países da Comunidade Européia, a fim de que as águas brasileiras não se tornassem refúgio para embarcações expulsas dos tráfegos norte-americano e europeu. Em tempo de atitudes individualistas, a proposição veio como resposta às ameaças que pairavam sobre o futuro da segurança da navegação e da preservação do meio ambiente marinho no país.

Todavia, a movimentação dos países europeus e a possibilidade de nova cisão nas regras internacionais levaram a Organização Marítima Internacional a rever alguns dos mandamentos referentes à MARPOL, de sorte a elevar os patamares de exigência para o transporte de petróleo e seus derivados. Em abril de 2001, na 46^a sessão do Comitê de Proteção ao Ambiente Marinho da OMI, com incisiva participação da delegação brasileira, foi acordada e aprovada emenda à Regra 13G do Anexo I da MARPOL. Segundo as novas determinações: (i) reduziram-se os prazos para a desativação dos petroleiros de casco simples; (ii) incluíram-se no cronograma de desativação os petroleiros de óleo cru com capacidade inferior a 20 mil toneladas e as embarcações empregadas no transporte de derivados de petróleo com capacidade inferior a 30 mil toneladas, antes não abrangidas pela Regra 13G; (iii) obrigou-se a realização de inspeções estruturais mais completas e rigorosas, para que petroleiros de maior capacidade, que não tenham sido construídos com duplo casco, continuem a operar a partir de 2005, ou 2010, dependendo do caso.

Embora mais restritivas, tomou-se cuidado para que as novas regras não fossem de tal forma severas que imprimissem aos estaleiros sobrecarga de trabalho para a qual não estariam, em curto prazo, suficientemente capacitados. Outrossim, foram considerados os impactos econômicos que a adoção generalizada de ordenamento tão rígido quanto o norte-americano produziria, em especial no que concerne aos valores dos fretes, ao preço do petróleo e à saúde financeira das empresas de navegação.

Mesmo tendo em conta essas ressalvas, pode-se afirmar que o resultado das modificações à Regra 13G, produzidas no âmbito da Organização Marítima Internacional, em 2001, aproxima-se bastante das preocupações materializadas pelo Deputado Fernando Gabeira no projeto de lei que esta Comissão hoje analisa.

Por esse motivo, assim nos parece, seria inconveniente e inopportuno aprovar uma norma legal para aplicação exclusiva em águas brasileiras. Sendo o transporte marítimo atividade de cunho eminentemente internacional e, no fórum próprio, havendo-se resguardado, tão recentemente, parâmetros mais eficazes para o controle da poluição causada por petroleiros, melhor que o país não se aventure no caminho das disposições individuais, voluntárias, que apenas as grandes potências são capazes de sustentar, ainda que com duvidosos benefícios.

De fato, não faria sentido expor a marinha mercante nacional e a própria economia brasileira a custos que não estariam sendo suportados em igual medida pelos concorrentes no mercado internacional de frete marítimo. Infelizmente, já não dispomos de ambiente interno tão favorável às operações de navegação, como têm vários dos maiores transportadores globais. Se a tais condições desfavoráveis viessem a ser somadas regras para a operação de navios petroleiros mais rígidas do que as existentes no restante do planeta estaríamos, certamente, arriscando-nos a perdas irreparáveis.

Pensamos, enfim, que a normatização adotada pela OMI representa um grande avanço na luta contra a poluição marinha e dispensa providências como a sugerida no projeto de lei em caso.

De toda sorte, é bom que alertemos esta Comissão quanto à necessidade de aprovação, no plano interno, das regras produzidas na Organização Marítima Internacional, sob pena de continuarmos expostos à atividade de embarcações consideradas impróprias para o transporte de petróleo e seus derivados.

Nesse aspecto, preocupa-nos a demora na aprovação, pelo Brasil, dos acordos que resultaram nas recentes e importantes modificações da MARPOL73/78. Nem mesmo as Regras 13F e 13G, em sua forma original, foram ratificadas por nosso país. Grave e injustificável atraso, em nossa opinião.

Propomos, em razão disso, que este Plenário promova, com urgência, reunião de audiência pública para que seus membros sejam esclarecidos quanto à adoção, pelo Brasil, das normas aprovadas na Organização Marítima Internacional.

Sendo o que se tinha a dizer, votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 4.296, de 2001.

Sala da Comissão, em de de 2004.

Deputado NEUTON LIMA
Relator

2003_1518_Neuton Lima