

## **COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

### **PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO N° 2.141, DE 2006 (MENSAGEM N° 718, DE 2005)**

Aprova o texto da Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em casos de Acidentes com Poluição por Óleo, de 1969, e seu Protocolo de 1973.

**Autora:** Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional

**Relator:** Deputado Luciano Zica

#### **I - RELATÓRIO**

Coube-nos a análise do Projeto de Decreto Legislativo nº 2.141, de 2006, elaborado pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que aprova o texto da Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em casos de Acidentes com Poluição por Óleo, de 1969, e seu Protocolo de 1973.

Ainda conforme o PDC 2.141/2006, ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da referida Convenção e do seu Protocolo, assim como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do art. 49, inciso I, da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O mar é, sob muitos aspectos, elemento fundamental para o equilíbrio ambiental e a existência de vida na Terra. Primeiramente, foi no mar que surgiu a vida, como sustentam algumas teorias. O mar propiciou o surgimento, a evolução e a manutenção de uma riquíssima diversidade biológica, que hoje povoa seus inúmeros ambientes.

Destaque tem sido dado atualmente, às inter-relações entre o mar e o clima mundial. Por um lado, o mar tem influência marcante no clima de uma região. Estamos habituados, por exemplo, nos noticiários relativos às condições meteorológicas, a comentários atribuindo ao fenômeno “El Niño”, que é caracterizado por aquecimento anormal das águas superficiais do Pacífico Tropical, episódios climáticos extremos como secas pronunciadas ou chuvas torrenciais. As mudanças climáticas em curso, por sua vez, também têm influenciado o mar de diversas formas, seja pela elevação do seu nível, seja por alterações nas correntes marinhas, com repercussões ainda não completamente conhecidas sobre todo o Planeta.

Mas, o principal papel do mar talvez esteja relacionado à produção de alimentos para o ser humano, uma vez que cerca de 20%, no mínimo, da ingestão média de proteína animal de cerca de 2,6 bilhões de pessoas, provém de recursos pesqueiros marinhas.

Ocorre que o ecossistema marinho, e por conseguinte a manutenção de suas funções vitais, tem sido prejudicado por outra atividade igualmente importante para a civilização, a navegação, atividade que por séculos, quiçá milênios, tem propiciado o intercâmbio entre os povos, sem alterar significativamente o ambiente marinho.

A situação começou a mudar no final do século XIX, quando começaram a trafegar os primeiros navios com carregamento de querosene para a iluminação. O aumento da demanda por petróleo, devido ao surgimento do automóvel e a outros usos dos combustíveis fósseis, fez-se acompanhar de uma grande ameaça: a poluição do mar por óleo.

O reconhecimento do perigo potencial do transporte marítimo de petróleo ao meio ambiente levou à assinatura, em 1954, da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo

(OILPOL 1954). Essa Convenção era dirigida à poluição resultante de operações de rotina, como a limpeza dos tanques e a descarga de resíduos oleosos do maquinário, por considerá-la como a maior causa da poluição por óleo de navios.

O acidente com o navio *Torrey Canyon*, em 1967, com a descarga de 120.000 toneladas de óleo cru no mar, expôs as deficiências do sistema então existente e motivou a adoção de novos atos internacionais com vistas a prevenir os perigos potenciais do transporte de petróleo. Destaca-se, entre eles, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios – Marpol, adotada em 1973 e modificada em 1978, e a Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, conhecida como Convenção de Londres e que entrou em vigor em 1975.

Uma das questões levantadas à época diz respeito às medidas que os Estados Costeiros poderiam adotar para a proteção do seu ecossistema marinho no caso de acidentes como o do *Torrey Canyon*, especialmente se as medidas necessárias afetassem os interesses dos proprietários dos navios, das cargas, ou mesmo dos Estados de Bandeira.

Assim, durante a Conferência Jurídica Internacional sobre Danos por Poluição Marinha, realizada em Bruxelas em 1969, foi elaborada e assinada a Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em casos de Acidentes com Poluição por Óleo. A Convenção afirma o direito de um Estado Costeiro adotar, em alto-mar, as medidas necessárias a prevenir, mitigar ou eliminar os perigos graves e iminentes de poluição da água e da sua zona costeira resultante de acidentes. No entanto, o Estado Costeiro só deve adotar tais medidas após as devidas consultas às partes interessadas, em particular aos Estados de Bandeira do navio envolvido, aos proprietários dos navios ou das cargas em questão e, quando as circunstâncias permitirem, a peritos independentes. O Estado Costeiro que adotar medidas além das permitidas sob a Convenção, causando prejuízos a outros, sujeita-se ao pagamento de indenização pelos danos. A Convenção se aplica a qualquer navio, exceto aos navios de guerra ou aos navios pertencentes a um Estado ou por ele explorados, quando a serviço governamental não comercial.

Em virtude do aumento do transporte marítimo de outros materiais, principalmente substâncias químicas, cuja liberação ou

derramamento poderia causar sérios perigos ao ambiente marinho, a Conferência de Bruxelas de 1969 reconheceu a necessidade de estender a aplicação da Convenção a outras substâncias que não óleo. Tal medida foi consubstanciada por meio de um Protocolo à Convenção, aprovado em 1973.

Pelo anteriormente exposto, tanto a Convenção Internacional relativa à Intervenção em Alto-Mar em casos de Acidentes com Poluição por Óleo, quanto seu Protocolo de 1973, são extremamente relevantes para prevenir danos ambientais resultantes de acidentes com navios. Só lamentamos, a exemplo da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, que a matéria só tenha sido enviada para apreciação do Congresso Nacional mais de trinta anos após sua aprovação. De qualquer forma, ainda que por mera formalidade, nosso voto é pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 2.141, de 2006.

Sala da Comissão, em                   de maio de 2006.

Deputado Luciano Zica

Relator